11/16 Nur € 4,90

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 11
November 2016
65. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:

- *E10 von Piko*
- *E75 von Brawa*
- *102.1 von Piko*

Werkstatt:

- *Draisinen-Unterstand von Real-Modell*
- *Rollbockverkehr in Hohenlimburg*

Innotrans Berlin

Die Zukunft hat begonnen

Eichstätt – Kinding

Schmalspurromantik an der Altmühl

50 Jahre DR-V 200

Zwei-Takt-Trommel



14 Lautstarke Loklegende

Ob sie nun Taigatrommel oder Wumme genannt wurde, die V 200 der Deutschen Reichsbahn beeindruckte zunächst mit ihrer Geräuschkulisse. Die robusten Loks aus Lugansk bewährten sich in vielen RGW-Staaten bestens.



Modell: Roco TT
Vorbildfoto: Hans-Joachim Lange
Montage: Rainer Albrecht



28 Auf Innovation gepolt

Auch 2016 gewährte die Bahntechnik-Messe Innotrans Einblicke in die Zukunft der Bahn.



88 Superfeines Stangen-Spiel

Die Altbau-E-Lok E75 von Brawa setzt neue Maßstäbe für H0-Elektrolokomotiven.



104 Zwischen Sachsen und Böhmen

Die längst verschwundene Friedländer Bezirksbahn als Traumanlage in überraschender Spurweite.



FOTO: MICHAEL THATER

Sichtlich stolz lehnen sich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Bahnchef Rüdiger Grube zum Pressetermin im Berliner Hauptbahnhof an den neuen ICE 4. Auch der Innenraum wurde gegenüber den Vorgängern komplett neu konzipiert, etwa mit großzügigen Gepäckräumen.

OFFIZIELLE PRÄSENTATION

Die vierte Dimension

☐ Großer Bahnhof für den neuen Superzug: Am 14. September 2016 wurde im Berliner Hauptbahnhof unter den Augen von DB-Chef Dr. Rüdiger Grube und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) der neue ICE 4 der Baureihe 412 offiziell vorgestellt. Im Zug befanden sich rund 200 Mitarbeiter von Siemens und Bombardier, die an der Umsetzung dieses Projektes beteiligt waren. Laut Grube wird „die Zukunftsfähigkeit unseres Konzerns mit dem neuen Flaggschiff nachhaltig gestärkt." Dobrindt hingegen zeigte sich vor allem über das WLAN in allen Klassen begeistert: „Mit dem ICE 4 steht nun das modernste und kundenfreundlichste Upgrade für den Hochgeschwindigkeitsverkehr bereit, nicht zuletzt durch freies WLAN in allen Klassen". Zudem sei der ICE 4 ein „Aushängeschild für das Gütesiegel Made in Germany". Der in Berlin vorgestellte Zug und ein weiterer sollen bereits ab Dezember 2016 München mit Hamburg verbinden, weitere 14 Züge sollen folgen. Eine Probephase ist während des Betriebsstarts inbegriffen und wird Auswirkung auf den Bau der Serie haben, die im Erfolgsfall bis zu 130 Garnituren umfassen soll. Zudem werden Fahrgastbefragungen durchgeführt. Eventuelle Nachbesserungen an den Zügen sind daher nicht ausgeschlossen. Internationale Länderzulassungen soll der ICE 4 über Deutschland hinaus vorerst nur für die Schweiz und Österreich erhalten. Einen Beitrag über den ICE 4 lesen Sie im kommenden MEB.

SCHIEFE EBENE

Steilstrecken-Dampf-Revival

☐ Ein nicht alltägliches Dampflok-Treffen präsentiert der Verein Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra in Zusammenarbeit mit dem Historischen Dampfschnellzug der UEF und dem Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen, der Dampflok-Gesellschaft München sowie der Fränkischen Museums-Eisenbahn Nürnberg am 5. November 2016. Anlässlich des 40. Jahrestages der Wiederinbetriebnahme von 41 018 als betriebsfähige Museumslok und zugleich des letzten überregional veranstalteten Dampfsonderzuges mit 01 1066 vor dem Inkrafttreten des DB-Dampflokverbots in den süddeutschen Bundesbahndirektionen zum 1. Januar 1977 planen die fünf Vereine eine Sternfahrt nach Neuenmarkt-Wirsberg. Mit 01 150 und 01 180 sollen sich zwei Dampfloks einfinden, die den einstigen Planbetrieb wieder lebendig werden lassen. Zudem sind weitere Züge mit den Loks 03 2155 und 52 8195 der ehemaligen DR vorgesehen. Ab München startet der Jubiläumsdampfzug der Bebraer mit 41 018 und fährt über Augsburg zuerst nach Donauwörth. Dort wird zusätzlich 01 180 vor den Zug gespannt. Mit zwei Dampfloks führt die Fahrt weiter über Nürnberg durch das Pegnitztal bis nach Neuenmarkt-Wirsberg. Ab Frankfurt-Süd startet ein weiterer Dampfzug der Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra mit der Dampflok 01 150, er fährt über Aschaffenburg bis nach Würzburg. Dort vereinigt sich der Sonderzug mit demjenigen aus Stuttgart. Mit 01 1066 und 01 150 führt die Fahrt weiter über Schweinfurt nach Neuenmarkt-Wirsberg. Ab Stuttgart startet der Sonderzug der UEF und fährt mit E 94 088 nach Heilbronn. Dort übernimmt 01 1066 die Weiterfahrt nach Würzburg, wo die Vereinigung mit dem Zug aus Frankfurt stattfindet. Zusätzlich befördert 03 2155 einen Sonderzug ab Leipzig über Chemnitz, Glauchau und Plauen zur Schiefen Ebene. 52 8195 startet mit ihrem Zug in Fürth über Erlangen, Forchheim und Bamberg nach Neuenmarkt-Wirsberg. Am frühen Nachmittag finden Fahrten über die Schiefe Ebene statt. Dafür sind drei Züge vorgesehen, die je eine Bergfahrt nach Marktschorgast durchführen und an vergangene Zeiten erinnern werden: Sonderzug in Anlehnung an den 26. Oktober 1976 mit 01 1066 und 41 018, Planzug um 1972 mit 01 150 und 01 180, und auch 52 8195 soll einmal die Schiefe Ebene hinauffahren. Eine Fotoparade aller teilnehmenden Loks im Deutschen Dampflokmuseum beschließt nach den Bergfahrten die Gedenkveranstaltung, bevor es zurück zu den Ausgangsorten geht.


FOTO: SASCHA DUWE

Während am Samstag 112 703 die Züge auch auf dem Liebschwitzer Viadukt bespannte, kam am Sonntag die Reko-52 des EMBB zum Einsatz.

THÜRINGEN

Verkehrshistorische Tage

☐ Am 10. und 11. September wurde Eisenbahnfreunden im Elstertal rund um Gera einiges geboten. Im dortigen Eisenbahnmuseum fanden unter Federführung der Geraer Eisenbahnwelten e.V. die „6. Verkehrshistorischen Tage" statt. Dabei wurde neben einigen Gastloks auch die seit August wieder um ihre C-Achse ergänzte 35 1074 gezeigt. Auch das Führerhaus der von Oktober 1969 bis November 1978 im Bw Gera beheimateten Maschine wurde inzwischen weitgehend aufgearbeitet. Mit 118 770 wurden an beiden Tagen Führerstandsmitfahrten durchgeführt. Betriebsfähige Dampflokomotiven waren in Form der 52 8154 vom Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V. (EMBB) und 50 3648 vom Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf nur am Sonntag anwesend, da beide Maschinen am 10. September jeweils einen Sonderzug von Leipzig beziehungsweise Chemnitz nach Freyburg a. d. Unstrut zum dortigen Winzerfest „Weinmeile" bespannten, wobei der Chemnitzer Zug den Weg über Gößnitz, Gera und Zeitz nahm. Highlight der sechsten Verkehrshistorischen Tage waren die Pendelfahrten von Gera Hbf über Gera Liebschwitz nach Wünschendorf und zurück einschließlich des Befahrens des Liebschwitzer Viaduktes. Ende Oktober soll dieser Streckenabschnitt mit Inbetriebnahme der neuen Umfahrung über Zwötzen stillgelegt werden. Insofern waren dies wohl mit die letzten Gelegenheiten, lokbespannte Reisezüge auf der 226 Meter langen, 1892 erbauten Stahlbrücke über die Weiße Elster mit ihren Fachwerk- und Hohlkasten-Überbauten zu fotografieren.



FOTO: SASCHA DUWE

Auf dem Weg zur Vollständigkeit befindet sich die Schlepptenderlok 35 1074. Sie wurde in ihrem aktuellen Zustand in Gera gezeigt.

ERFOLGSGESCHICHTE



Stefan Alkofer

Erzählte mir ein in Berlin lebender Freund, dass es in den vergangenen Tagen schwer gewesen sei, ein Taxi zu bekommen. Ob das an der Messe läge, derentwegen auch ich gerade in der Hauptstadt sei? Ich bejahte und erntete ungläubiges Kopfschütteln.

Für Außenstehende ist es schwer vorstellbar, dass eine Eisenbahnmesse Hotelpreise explodieren lässt und die Bettenkapazität einer Vier-Millionen-Metropole an den Rand der Erschöpfung bringt.

Doch die Innotrans ist die weltweit wichtigste Messe rund um die Schiene. Wenn nach Messeende tausende in- und ausländische Besucher und Aussteller zu ihren Hotels oder Events hasten, dann gibt es keine Taxis.

In Berlin wurde vier Tage lang die Zukunft der Eisenbahn gezeigt. An den Ständen der großen Hersteller drängte sich das Fachpublikum. In vielen Hallen rauschte babylonisches Sprachgemurmel. Aktuelle Neuheiten waren neben Forschungsstudien und Visionen zu entdecken. Ein Fazit lautet: Die Zukunft der Eisenbahn wird digital. Vor allem das Service- und Wartungsgeschäft bieten noch große Entwicklungsmöglichkeiten. Manche in Berlin präsentierte Idee klingt überzeugend, bei anderen fragte ich mich, ob sie wirklich nötig seien. Am Ende wird der Markt über den Erfolg eines neuen Produkts entscheiden.

In diesem Sinne hat sich Berlin als Standort am Markt durchgesetzt – ein stolzer Erfolg für das Bahnland Deutschland, die hiesige Eisenbahn-Industrie und ebenso für die häufig gescholtene Hauptstadt.

ÖSTERREICH

Umleitungsverkehr im Gesäuse

☐ Umfangreiche Instandhaltungsarbeiten erfolgen seit dem 20. Mai auf der Pyhrnbahn. Sie dauern bis zum 10. Dezember. Unter anderem war der Bahnverkehr zwischen Spital am Pyhrn und Selzthal wegen Sanierung des 4766 Meter langen Bosrucktunnels gesperrt. Für die Reisenden gab es Schienenersatzverkehr, die Güterzüge wurden von Selzthal über Hieflau durch das Gesäuse nach Linz geführt. Dort verkehren außer einigen Erzzügen nach Donawitz nur samstags, sonntags sowie an Feiertagen die Touristenzüge 3788/3799 nach Selzthal.



FOTO: EDUARD SASSMANN

Wegen des Umleitungsverkehrs kommen nach langer Zeit wieder interessante Güterzüge auf diesem landschaftlich reizvollsten Abschnitt der Rudolfsbahn zum Einsatz. Am 26. August 2016 ist ein Autotransportzug mit 1116 176 bei Stift Admont unterwegs.



FOTO: DOMINIK SCHREIBER

Güterzug auf der Berliner Stadtbahn: Für die Baustelle am Berliner Ostkreuz fuhr am 1. September 2016 die V 100-SP-001 der Firma Spitzke mit einem Schotterzug über die Berliner Stadtbahn. Dieser seltene Anblick auf der Stadtbahn ist der aktuellen Bausituation zu verdanken, da die Zuführung mit dem Neuschotter derzeit nur aus dieser Richtung möglich ist.

ZWISCHENHALT

■ **Der Rangierbahnhof Maschen** erhält ein zweites, östliches Umfahrungsgleis. Die Maßnahme ist Teil des Seehafenhinterland-Programms II, wofür der Bund 33,8 Millionen Euro investiert. Zusammen mit dem Umfahrungsgleis werden bis 2018 zwei Überführungen erweitert und rund drei Kilometer Schallschutz errichtet.

■ **Der neue Bahnhof Breda** in den Niederlanden ist am 8. September in Betrieb genommen worden. Die Station ist eines der „nieuwe sleutelprojecten", mit dem die wichtigsten Bahnhöfe, welche auch von Hochgeschwindigkeitszügen bedient werden, modernisiert werden. Die Umbauarbeiten begannen bereits im Frühjahr 2012 und wurden planmäßig vollendet.

■ **Der letzte Transrapid** wird derzeit von der VEBEG, dem Verwertungsunternehmen des Bundes, versteigert. Der rote, dreiteilige TR 09 fuhr bis 2011 auf der Teststrecke in Lathen. Die Besichtigung ist nach Anmeldung am 11. und 12. Oktober 2016 möglich, die Gebote müssen bis zum 25. Oktober 2016 mittags vorliegen. Dabei kann wahlweise für einen Wagen oder den gesamten Zug geboten werden. Ein Mindestgebot ist nicht angegeben.

■ **Die SBB kündigen ihre Verträge** mit externen Fahrkartenverkäufern. Ab 2018 sollen Fahrkarten für die Züge der SBB nur noch bei den Schweizerischen Bundesbahnen selbst erhältlich sein.



Am 2. September 2016 wurden die beiden neuen Loks in Doppeltraktion am DGS 43145 Rostock – Verona eingesetzt.

WERBELOKS

Design-Stücke

☐ Werbung in eigener Sache tragen seit Mitte August 2016 die beiden bei TX-Logistik eingesetzten Loks ES 64 U2-072 und ES 64 F4-097 von MRCE. Unter dem Motto „Wir brennen für das, was wir tun" präsentiert sich der Taurus komplett in Flammen eingehüllt, während auf der anderen Maschine gute sechs Dutzend stilisierte Pferde die Leistung der Lok von mehr als 8500 PS in den Vordergrund stellen. Die Loks wurden vom erfolgreichen Design-Duo László Németh und Mátyás Szauer, Gründer der ungarischen Firma „Loc&More", gestaltet. Beide Designer zeichneten bereits für die Gestaltung der „We love to connect"-Herzschlag-Dekore auf einigen ebenfalls bei TXL eingesetzten Vectron- und Taurus-Lokomotiven sowie diverser Werbeloks bei anderen Bahnen verantwortlich.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

☐ Auf dem Bild ist ein hessischer Luftkurort zu erkennen, der auch Endpunkt einer bekannten früheren Kleinbahn ist, die 1902 in Betrieb ging. Im Hintergrund erkennt man die vermutlich eindrucksvollste Wolkenkratzer-Skyline Deutschlands. Die Bahnlinie verbindet die Geld-Hauptstadt der Bundesrepublik mit dem gesuchten Ort im Taunus. Heute verkehren dort Triebzüge der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB). Eine Besonderheit sind die dort eingesetzten VT/VS 2E-Triebzüge. Wie heißt die gesuchte Stadt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2016 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Septemberheft lautete: „Hackerbrücke“. Gewonnen haben: Bock, Karl, 89358 Kammeltal; Weis, Klaus, 87509 Immenstadt; Sternberg, Joachim, 84056 Rottenburg; Ehlich, David Martin, 07422 Bad Blankenburg; Bley, Klaus-Dieter, 24976 Handewitt OT Weding; Waidmann, Thomas, 86899 Landsberg; Zittel, Bernhard, 80935 München; Hage, Rolf, 29356 Bröckel; Hamburger, Georg, 97078 Würzburg; Müller, Günter, 31303 Burgdorf; Mansfeld, Roland, 06406 Bernburg; Evertz, Gisela, 51377 Leverkusen; Lächert, Ronald, 10315 Berlin; Thiele, Wilfried, 18299 Dolgen am See OT Kankel; Gerlach, Wolfgang, 45964 Gladbeck; Bächler, Klaus, 82216 Maisach; Lenhart, Friedrich, 42897 Remscheid; Ammann Dr., Hubert, 28329 Bremen; Klemenz, Reinhard, 65199 Wiesbaden-Dotzheim; Pollscheit, Jan, 01558 Großenhain.

BAYERISCHER WALD

Nahverkehr für die „Woidler“

☐ Nachdem vor fünf Jahren bereits die Ilztalbahn von Passau nach Freyung für den sommerlichen Touristikbetrieb wiedereröffnet wurde, gibt es aus dem Bayerischen Wald den nächsten SPNV-Coup zu vermelden: Am Montag, 12. September 2016, wurde der planmäßige Personenverkehr auf der Strecke von Gotteszell nach Viechtach reaktiviert. Die zur Regentalbahn gehörende Verbindung durch das Tal des Schwarzen Regen erlebte damit nach genau 25 Jahren wieder regulären Verkehr, nachdem sie in der Zwischenzeit lediglich als Zuführungsstrecke der Regentalbahn-Werkstätten in Viechtach und als Ausflugsbahn des Vereins „Wanderbahn im Regental“ diente. Zunächst muss die reaktivierte Strecke in einem zweijährigen Probebetrieb ihre Akzeptanz bei den „Woidlern“ unter Beweis stellen. Die in der Region unlängst unter dem Werbebegriff Waldbahn bekannte Regentalbahn, welche heute ein Teil des italienischen Netinera-Konzerns ist, entschied die vor zwei Jahren erfolgte Ausschreibung für den Probebetrieb für sich. Da sie auch hier ihre modernen Regioshuttle-Triebwagen einsetzen wird, sollte sich der Erfolg beim Publikum einstellen, zumal man einen Stundentakt von 3.50 Uhr bis 0.30 Uhr mit 18 Zugpaaren pro Tag anbietet. Der Vorstand der Länderbahn Gerhard Knöbel betonte bei der Wiedereröffnung am 11. September, dass es diese Bahn ohne das Engagement der „Wanderbahn im Regental“ heute nicht mehr gäbe und dass man versuche, die beliebten Fahrten mit dem historischen Esslinger Triebwagen ab 2017 wieder in den Fahrplan zu integrieren. Die Reaktivierung auf Probe erfolgte nach einem Bürgerentscheid im Landkreis Regen, bei dem 64 Prozent der Bevölkerung für die Bahn stimmten.



FOTO: ALEXANDER BAUER

Noch sind nicht alle Ertüchtigungsmaßnahmen abgeschlossen. Am provisorisch gesicherten Bahnübergang in Teisnach bildet sich oft Stau.



FOTO: ALEXANDER BAUER

Zur Feier der Wiederinbetriebnahme war am 11. September 2016 auch 70 083 des Bayerischen Lokalbahnvereins nach Viechtach unterwegs.



FOTO: MAIK KOPKE

Ein IGE-Sonderzug war unter dem Motto „Mit Volldampf um die Ostalpen" vom 10. bis 18. September 2016 unterwegs. Im Rahmen der genannten Veranstaltung beförderte die EFZ-01 519 den Zug auf einem ersten Teilabschnitt zwischen Hersbruck und Singen. Auf dem Bild ist der DPE 13481 Hersbruck – Zürich HB bei seiner Fahrt auf der Murrbahn (KBS 785) zu sehen. Der elegante Zug hat soeben den Gaildorfer Tunnel verlassen.



FOTO: JOCHEN SCHMIDT

■ *Kranzug mit Dampfbespannung: Neben zahlreichen Dampflokomotiven war zu den diesjährigen Meininger Dampfloktagen am 3. und 4. September auch der neue Notfallkran der DB Netz AG aus Leipzig vor Ort. Der Kran wurde dazu am 2. September von 52 8154 des Eisenbahnmuseums Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e. V. (EMBB) von seinem Standort Engelsdorf nach Meiningen überführt. Es dürfte sich dabei um eine wohl einzigartige Zugkomposition gehandelt haben, die aus der Reko-52, dem Kirow-KRC 1200 Multitasker-Kran inklusive Begleitwagen sowie einem Wohnwagen des EMBB bestand.*

ALLGÄU

Sanierung dauert länger

☐ Der Oberstaufener Tunnel an der Strecke München – Kempten – Lindau ist seit dem 3. April 2016 wegen Sanierungsarbeiten für den Zugverkehr gesperrt. Wegen Schwierigkeiten im Bauablauf wurde die für den 21. Oktober 2016 geplante Wiederinbetriebnahme nun auf den Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 verschoben. Damit verlängert sich die Phase des Schienenersatzverkehrs zwischen Oberstaufen und Immenstadt sowie der Umleitung eines EC-Zugpaares auf der Verbindung München – Zürich über Memmingen auf insgesamt acht Monate.



FOTO: ROLAND WIRTZ

Ein VT 612 nach Lindau hat soeben den Oberstaufener Tunnel vor dem Sanierungsbeginn durchfahren.



FOTO: THOMAS BÖTTGER

WEISSERITZTALBAHN

Wiederaufbau geht voran

☐ Bereits 14 Jahre liegt es zurück, dass die Jahrhundertflut vom August 2002 die Gleisanlagen der Weißeritztalbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf stark beschädigte. Während der planmäßige Reiseverkehr auf dem unteren Abschnitt bis Dippoldiswalde am 14. Dezember 2008 planmäßig aufgenommen werden konnte, zog sich der Baubeginn für den Streckenteil bis Kurort Kipsdorf in die Länge. Nachdem 2014 schon einige Brücken instand gesetzt worden waren, begannen am 1. März 2016 die Gleisbauarbeiten. Inzwischen rollen die Bauzüge, und so soll die Eröffnung der Gesamtstrecke noch in diesem Jahr erfolgen.

Einsatz der Gleisstopfmaschine im Bf Obercarsdorf. Dieser wird wieder als Kreuzungsbahnhof ausgebaut. Im Vordergrund sind Arbeiten am Gleis zugange.

TOP UND FLOP

TOP: Dankeschönfahrt für Mitarbeiter

Zur guten Tradition hat sich seit einigen Jahren eine Charterfahrt von DB Regio Nordost, Standort Cottbus, als Dankeschönfahrt für die Mitarbeiter für die gezeigten Leistungen im Unternehmen entwickelt. Dieses Jahr führte der Unternehmensausflug von Cottbus nach Lichterfeld zum „Besucherbergwerk Abraumförderbrücke F60" („liegender Eiffelturm"). Den Sonderzug stellte der Lausitzer Dampflok-Club (LDC). Wegen erhöhter Waldbrandgefahr kam jedoch nicht wie geplant 35 1019 des LDC zum Einsatz, sondern die ölgefeuerte Lok 01 0509 der Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) mit Sitz in Jöhstadt.


FOTO: FRANK BÖHME

01 0509 (PRESS) am 15. September 2016 bei der Rückfahrt nach Cottbus nahe Leuthen.

FLOP: ICE-TD haben ausgedient

Der Begriff „Flop" ist für diese Geschichte viel zu banal. „Trauerspiel" wäre passender. Die ICE-TD der DB AG stehen wohl wirklich kurz vor der Verschrottung. 20 Exemplare des hochmodernen Triebzuges wurden gebaut und ab 2000 an die DB AG geliefert. Technische Probleme und Unwirtschaftlichkeit selbst bei 100-prozentiger Auslastung waren das Todesurteil für die eleganten Garnituren. Nun steht auch fest, dass die dänischen Staatsbahnen den seit 2007 laufenden Nutzungsvertrag für zehn Garnituren, der im kommenden Dezember ausläuft, nicht verlängern werden. Da die DB AG keine Verwendung für die Züge hat, kostspielige Hauptuntersuchungen anstehen und kein Käufer in Sicht ist, werden die Züge wohl in den Recyclingzyklus gelangen.


FOTO: FRANK HEILMANN

Am 8. September 2016 zog 218 390 der MEG nahe Markleeberg-Leipzig einen Diesel-ICE zum Schrotthandel Scholz nach Espenhain.


FOTO: PETER HASLEBNER

■ *Die ÖBB ließen zur Veranstaltung „Airpower 2016" vier Sonderzüge mit historischen E-Loks nach Zeltweg (Steiermark) verkehren. Die Züge kamen aus Ernstbrunn (NÖ) mit 1110.505, Timelkam (OÖ) mit 1670.09, Wien mit 1042.23 und Klagenfurt mit 1245.05. Neben den Nostalgiezügen wurden für den Shuttledienst die neuen Cityjet-Triebwagen eingesetzt. Auf dem Foto vom 3. September 2016 treffen sich 1110.505 und 1670.09 in Judenburg. Das Bild könnte so ähnlich vor 50 Jahren in Bludenz gemacht worden sein, dort waren die Loks damals stationiert.*

INFRALEUNA

Neue Lok

☐ Im Rahmen des Tages der offenen Tür anlässlich der Feierlichkeiten „100 Jahre Chemiestandort Leuna" wurde am 3. September 2016 die neue Lok 301 feierlich übergeben. Es handelt sich dabei um die von Alstom in Stendal gebaute Lokomotive 1002 012 vom Typ H3. Die neue Hybridlok war erst am Tag zuvor von Stendal nach Leuna überführt worden. Neben der neuen H3 wurde auch eine bemerkenswerte Fahrzeugausstellung präsentiert. InfraLeuna betreibt die Infrastruktureinrichtungen am Chemiestandort Leuna. Dazu gehören auch die Werksbahnanlagen mit einem Gleisnetz von zirka 90 Kilometern mit zwei Werksbahnhöfen und einem Übergabebahnhof in Großkorbetha. Zum Fahrzeugbestand zählen 16 eigene Lokomotiven.



FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Bemerkenswert ist die äußere Lok-Gestaltung, welche von einem Leipziger Künstler entworfen wurde.



FOTO: FRANK HEILMANN

■ *Neue Fahrzeuge für die S 2 im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz: Um die Pünktlichkeit und die Gewährleistung von Anschlusszügen im Eisenbahndreieck Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld zu verbessern, setzt man seit August die ersten Talent 2-Züge der Baureihe 1442 auf der Linie S 2 zwischen Dessau Hbf und Leipzig-Connewitz ein. Damit endet der Einsatz von Doppelstockzügen, bespannt mit der Baureihe 182, auf der Linie S 2. Die frei werdenden Doppelstockzüge inklusive der Baureihe 182 werden im Laufe der Auslieferung und Abnahme der neuen Talent 2-Züge aus Hennigsdorf Loks der Baureihe 112 und 114 mit den älteren Doppelstockzügen auf der Regional-Express-Linie 13 (RE 13) von Magdeburg über Dessau, Bitterfeld nach Leipzig ablösen. Auf dem Bild ist 1442 303/803 am 11. August 2016 auf der Linie S 2 mit dem Zug S 37229 von Dessau Hbf nach Leipzig-Connewitz beim Halt in Dessau Süd zu sehen.*

ZEITREISE

Die Überlebenskünstler

■ Im Mai 1978 gab es für eine Arbeitsgemeinschaft des Modelleisenbahnerverbandes der DDR die Gelegenheit, das Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen zu besichtigen. Das war nicht selbstverständlich, denn das Werk in Meiningen war nicht ganz einfach zu besuchen. Der DR-Standort in Thüringen war seinerzeit noch eines von zwei Werken in der DDR, die sich auf die Instandhaltung von normalspurigen Dampflokomotiven spezialisiert hatten. Zum damaligen Zeitpunkt war jedoch bereits beschlossen, im Raw Stendal die Instandhaltung von Dampflokomotiven einzustellen, so dass Meiningen künftig die einzige Werkstatt für normalspurige Dampfloks sein würde. Nach der Wiedervereinigung war nicht unbedingt zu erwarten, dass es gelingen könnte, in Meiningen ein Werk zu erhalten, das bis heute noch immer die Dampflok-instandhaltung als Kerngeschäft betreibt. Das Werk Meiningen bietet, nun im DB AG-Konzern integriert, den kompletten Dampflok-Service an, von der Reparatur über die Hauptuntersuchung bis hin zum vollständigen Neubau. Zahlreiche Museumsbahnen in ganz Europa nutzen die Erfahrung der Meininger Werkstatt. Ein alljährliches Highlight sind die Dampfloktage am ersten Septemberwochenende. Eisenbahn- und speziell Dampflokfans reisen aus nah und fern an, um die faszinierende Meininger Atmosphäre zu genießen. Zahlreiche Sonderzüge haben dann die Thüringer Kleinstadt zum Ziel.



Auch 1978, noch zu Zeiten der DR, war Meiningen schon eine Besonderheit. Doch damals gehörten Dampfloks noch zum Regelbestand der Reichsbahn.



Noch immer werden in Meiningen Dampfloks repariert. Alljährliche Tage der offenen Tür und tausende Besucher sind jedoch eine Erscheinung der letzten Jahre.

FOTOS (2): HENNING GOTHE



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Wummen und



Trommeln

VOR 50 JAHREN KAMEN DIE ERSTEN V200 ZUR DR

Ohne die 2000 PS-Loks aus der Sowjetunion wäre die Ablösung der Dampfloks bei der DR kaum möglich gewesen. Drei Jahrzehnte lang bewährten sie sich als zugkräftige und robuste Loks und prägten das Gesicht der Reichsbahn-Güterzüge.

„Da konntest du alles dranhängen, auch den ganzen Bahnhof samt Vorsteher!" Der überzeugte Ausspruch eines altgedienten Wummen-Lokführers ist dank eines RioGrande-Filmes überliefert. Sehr zufrieden waren die Personale mit den neuen und starken Loks. Nicht nur die Anfahrzugkraft, auch der Komfort auf dem Führerstand boten ein bis dato unbekanntes Niveau. Lokführer, die schon auf den Großdieselloks aus DDR-Produktion eingesetzt waren, schätzten die geringe Geräuschentwicklung im Vergleich zur V180. Dort saß man zwar in deutlich geräumigeren Führerständen, doch unmittelbar über dem heulenden hydraulischen Getriebe. „Ernste Gehörschäden wollte man auch dadurch vermeiden, dass die Kollegen auf die V200 kamen", erinnert sich der Arnstädter Lokführer Manfred Vollmar, selbst durch den Lärm auf den Führerständen gezeichnet. Der Motorraum der Wummen, wie die

Das Bw Gera war zum Ende der Einsätze bei der Reichsbahn eine der V200-Hochburgen. Am 19. März 1988 trafen sich dort 120 184 und 220 sowie eine Maschine des Bw Altenburg.



FOTO: AXEL MEHNERT

Klare Aufgabenstellung: Die Dampflok musste abgelöst werden. Ob durch dieselhydraulische Maschinen aus heimischer Produktion wie die V 180 oder mit aus der Sowjetunion importierten V 200, das sorgte für Gesprächsbedarf. 118 127 und 120 006 (noch ohne Schalldämpfer) zeigten sich im März 1972 im Bw Falkenberg.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Drei Maschinen wurden ab Werk an das Braunkohlekombinat Geiseltal geliefert und als V 200 506 bis 508 bezeichnet. Am 3. Juni 1988 war V 200 508 bei Beuna unterwegs.

V 200 beziehungsweise DR-120 bald bezeichnet wurden, war zum Führerstand hin gut schallisoliert. Neuartigen Komfort boten auch ein Handwaschbecken und eine Kochplatte: „Es soll schon Lokpersonale von anderen Baureihen gegeben haben, die nur hochgestiegen kamen, um sich diesen für Lokomotiven unüblichen Komfort anzusehen," schrieb Robert Eckelt einst im me 8/1967 anlässlich der ersten Einsätze der V 200. Vom außergewöhnlichen Lärm außerhalb der Loks stand im MODELLEISENBAHNER damals nichts. Doch jeder Eisenbahnfreund kennt vermutlich die Geschichte um ihren zweiten Spitznamen. Das ungedämpft aus dem Auspuff der ersten 177 gelieferten Loks dringende Donnergrollen des Motors erregte den Protest von Anwohnern und führte zum Namen „Taigatrommel", denn die Loks machten unmissverständlich klar, wo sie gerade standen oder fuhren.

Während vom „großen Bruder" Sowjetunion weiter lautstarke Loks geliefert wurden, entwickelten die DR-Fachleute der VES-M in Halle eine erste Version des Schalldämpfers, der später in verbesserter



FOTO: HANS-JOACHIM LANGE

Schwere Güterzüge aller Arten waren das tägliche Brot der Baureihe 120. Auf der Strecke Stendal – Magdeburg bei Zielitz war 120 151 (Bw Magdeburg) am 16. Juli 1972 mit einem Kali-Ganzzug anzutreffen.

Am wohl nur mäßig warmen 7. Juni 1975 bespannte 120 250 des Bw Stralsund den D 271 „Meridian" Saßnitz–Belgrad bei Lietzow auf Rügen.



FOTO: HANS-JOACHIM LANGE

Ausführung als „Bauart Meiningen" eingebaut wurde. Ab der Betriebsnummer 178 erhielten die V 200 ab Werk einen vom Hersteller entwickelten Schalldämpfer.

Das Werk, 1896 von Gustav Hartmann, dem Sohn von Richard Hartmann, gegründet, befand sich in Lugansk. Die in der heutigen Ukraine liegende Industriestadt benannte sich 1970, während des Produktionszeitraumes der 378 an die DR gelieferten Maschinen, in Woroschilowgrad um. In kyrillischer Schrift ist dies an den Fabrikschildern dokumentiert worden.

Auch sämtliche Unterlagen zu den nicht nur äußerlich ungewohnten Maschinen waren in dieser Schrift verfasst. Dies mag mit dazu beigetragen haben, dass die dringend benötigten Loks nicht bei allen Reichsbahnern auf uneingeschränkte Gegenliebe stießen. Erst einige Jahre später konnten die vollständigen Unterlagen zur V 200 vom „Technischen Büro für Dokumentation" (TBfD) der DR einschließlich

Bedienungsanleitung: in kyrillischer Schrift

neuer Zeichnungen fertiggestellt werden. Ungewohnt war vor allem die grundsätzliche Technik. Nicht dieselhydraulisch wie die Maschinen aus heimischer Produktion, sondern dieselelektrisch liefen die Taigatrommeln: An den mächtigen, aufgeladenen Zwölfzylinder-Zweitaktdiesel der Bauart 14 D 40 aus Kolomna war ein Gleichstromgenerator angeflanscht, der die sechs E-Fahrmotoren in den Drehgestellen versorgte. Diese bewegten über einen robusten Tatzlagerantrieb die sechs Radsätze. Auch die Fahrmotor- und Generatorlüfter waren direkt an den gewaltigen, auf einem gemeinsamen Rahmen ruhenden Motor- und Generatorblock angeflanscht. In 15 Fahrstufen war das langsamlaufende 2000 PS-Kraftwerk zu regeln, vom Leerlauf mit 400 U/min bis zur Maximaldrehzahl



FOTO: HANS-JOACHIM WEISE

Am 16. August 1982 schleppte 120 122 den offenbar mit Maschinenschaden liegengebliebenen D 586 (175 011/175 411/175 511/175 311/175 012) Bautzen – Berlin durch Lübben.



FOTO: KARL-FRIEDRICH SEITZ

Relativ häufig verwendeten die Thüringer Bw ihre V 200 im sommerlichen Reisezugdienst. 120 289 bespannte am 17. März 1972 in Suhl eine Garnitur aus zwei Rekowagen und einer vierteiligen Doppelstockeinheit.

Wummen und Trommeln

FOTO: PETER SCHIFFER/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

120 145 fuhr am 12. August 1975 über den Elbe-Lübeck-Kanal in den Bahnhof Büchen ein. Hinter dem Kanal verlief die innerdeutsche Grenze.

von nur 750 U/min. Robust wirkte die sowjetische Technik, doch bald sollte der positive Eindruck gestört werden.

Denn die V 200 machten sich zunehmend durch Mängel und Ausfälle unbeliebt. Stockende oder gar nicht stattfindende Ersatzteil-Lieferungen führten zu hohen Ausfallzahlen. „Aus drei Loks machen wir eine", das war eine gern gebrauchte Redewendung. Am meisten Sorgen machten im Prinzip einfache Bauteile: die Abdichtungen der Zylinderlaufbuchsen gegenüber dem Motorgehäuse mit Gummiringen. Fast 50 Prozent aller Schäden waren beispielsweise im Jahr 1976 auf deren Undichtigkeit zurückzuführen, Wassereinbrüche und Austausch von 800 Litern wertvollen Motoröls die schlimmsten Folgen. Die DR sah sich, auch nach Auswertung von Erfahrungen aus Ungarn, wo die gleichen Schäden auftraten, zur Umarbeitung der Motorblöcke und den Einsatz besser geeigneter Gummiringe gezwungen. Immer wieder auftretende Risse bei den Laufbuchsen, den Zylinderkopfunterteilen und Motorgehäusen ließen sich dadurch aber nicht vermeiden. Auch die Generatorlager, die Tatzlagerschmierung oder der Kühlkreislauf bereiteten der DR Sorgen. Manfred Vollmar aus Arnstadt erinnert sich auch an einen Bruch der Achse zwischen Motor und Generator, vielleicht ein Mate-

Schäden und Ausfälle häufen sich



FOTOS (2): AXEL MEHNERT

Nur 120 059 erhielt probeweise einen schräg verlaufenden Warnstreifen. Im März 1982 steht sie neben 120 214 im Raw Dessau.



120 227 weilte im Juni 1972 zu Messungen in der Prüfhalle der VES/M in Dessau. Nach ihrer Ausmusterung 1993 gelangte sie nach Litauen.



Nur kurzzeitig unterbrach 120 146 des Bw Stendal am 13. Januar 1991 mit dem N 62731 aus Oebisfelde die Ruhe im Bahnhof Jävenitz.

rialfehler, aber auch Folge des schweren Dienstes auf den Rampen über den Thüringer Wald, den er damals mit Arnstädter Kohlestaub-44 schiebend unterstützte.

Nicht alle Schäden waren jedoch dem Hersteller anzulasten, auch mangelnde Wartung der fremden Loks in den DR-Dienststellen trug zur Misere bei. Allmählich jedoch entwickelte man geeignete Strategien, tauschte sowjetische Bauteile und Materialien durch deutsche aus, und die 120 wurde zu der zuverlässigen und kräftigen Güterzuglok, als die sie vor allem bei den Personalen in Erinnerung blieb.

Mit 20 Tonnen Achslast war sie auf allen Reichsbahn-Magistralen zu Hause und ersetzte bei einer Dienststelle nach der anderen, von Cottbus und Reichenbach bis Stralsund, die Dampfloks der Baureihen 44, 50, 52 und 58. Auch in der Bundesrepublik standen die V 200 für das moderne Gesicht der Reichsbahn, sorgten in Büchen, Bebra und Hof für aufmerksame Beobachter, nicht nur wegen des Lärms, den sie anfangs verbreiteten. Die hohen Lokfronten mit großen Fenstern und dem darüber thronenden Scheinwerfer wirkten majestätisch, die Sicken an den Seitenwänden standen für pure Kraft. Eine Wumme vermag auch heute, nach 50 Jahren, noch zu beeindrucken. □



Letzter Mohikaner: Am 6. September 1994 war die ehemalige „Schleppe-Wumme" 220 272 in Dresden-Neustadt noch in Verwendung. Am 21. Dezember desselben Jahres sollte mit ihr der V 200-Einsatz bei der Deutschen Bahn zu Ende gehen.



Einige der nicht mehr benötigten Loks konnten ins Ausland verkauft werden: Diese acht 220 (375, 371, 372, 211, 332, 317, 296 und 114) warteten am 17. November 1997 in Bremen auf die Verschiffung. Ziel war der Hafen von Namp'o in Nordkorea.


FOTO: STEFAN GROSS

220 295 war von 2003 bis 2008 für die LEG im Einsatz. Am 24. Mai 2007 zog sie gemeinsam mit „V 200 509" einen 2500-Tonnen-Kieszug von Immelborn nach Eisenach durch Marksuhl. Der altgediente Führerstand gehört zur 120 274.



Einsatz bei Privaten und im Museum: Wummen sind zu schade für den Schrott

Kaum waren die letzten Wummen von deutschen Gleisen verschwunden, da tauchten neue auf. Zwar unterband es die DB AG, dass deren abgestellte 220 an private EVU veräußert wurden, doch im Ausland, in Tschechien oder Polen, waren gebrauchte Exemplare günstig zu haben. Eine kurze Renaissance brach an, die aber nach etwa zehn Jahren wieder beendet sein sollte. Heute ist keine der oft bunten Loks mehr hier im Einsatz. Auch in Original-Reichsbahnfarben waren die privaten Loks zu sehen. Eine davon war 120 295, die als letzte eine Hauptuntersuchung erhalten hatte. Sie war durch die BSW-Gruppe in Leipzig von der DB AG gekauft und mit viel Engagement gepflegt worden. Lokführer Andreas Drache, selbst auf der privaten 220 295 im Dienst, erinnert sich an seinen „Wummen"-Werdegang: „Ich kenne die Loks seit meiner Kindheit. Die Eltern hatten einen Kleingarten unterhalb des Viadukts an der Strecke Leipzig-Wahren – Leipzig-Leutzsch. Da sind die 120 ständig drüber mit den schweren Güterzügen." Die Lokführer-Laufbahn begann dann ganz klassisch als Lokschlosser im Bw Wahren, einer der V 200-Hochburgen. „Ich wollte, im Gegensatz zu den anderen Jugendlichen nie etwas anderes werden." Doch die Tage der 120 waren gezählt, Andreas Drache erlebte nur noch den Auslaufbetrieb. „Über die BSW-Gruppe und die 295 bin ich bei der Wumme geblieben", denkt er zurück. Es folgte die Beschäftigung bei den privaten EVU, heute fährt er für die „Leipziger Eisenbahngesellschaft" (LEG). Im Jahr 2008 gelangte 120 295 zusammen mit anderen Loks nach Polen und wurde schließlich verkauft, was bei den Freunden dieser (inoffiziellen) Museumslok Bedauern auslöste. Doch in Arnstadt, wo die LEG ihre Werkstatt besaß, stand noch eine weitere Wumme. „Dort bin ich auf die 274 gestoßen", erinnert sich Drache. „Von meinem Arbeitgeber LEG konnte ich 2011 den ausrangierten Batteriesatz einer 232 übernehmen. Das war im Prinzip der Startschuss für die Wiederinbetriebnahme der 274." Manfred Vollmar, ebenfalls seit langer Zeit im „Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt/historisch e.V." tätig, kann sich an das Ableben der alten Batterien in der 120 274 gut erinnern: „Die mussten vor einem Bw-Fest mal schnell geladen werden. Wohl zu schnell, den beim Anlassen des Motors gab es einen großen Wumms, und die Funken flogen ...". Die Lok gehört dem DB Museum in Nürnberg und wurde 2015 in Koblenz gezeigt. Dazu waren die Bremsen instand gesetzt worden, ein wichtiger Schritt im Hinblick auf die geplante Betriebsfähigkeit



FOTO: SILVIO SCHOLZ

Am 14. Juni 2015 präsentierte man in Weimar die äußerlich perfekt aufgearbeitete 120 198, eine Dauerleihgabe des DB Museums Nürnberg.



Am 13. September wird 120 274 in Arnstadt verschoben. Um deren Aufarbeitung kümmern sich, gemeinsam mit anderen Vereinsmitgliedern, Andreas Drache (l.) und Manfred Vollmar (r.).



FOTOS (2): BAUER-PORTNER

der Lok. Bei der Erfurter Bahn wurden bereits alle Radsätze abgedreht. Nun macht vor allem der Motor Arbeit. „Der ist Baujahr 1989, eigentlich noch nicht so alt", meint Drache. Die letzten Einsatzjahre waren auch nicht kilometerintensiv, es lohnt sich also, in das Herz der Lok zu investieren. „Bis jetzt haben wir an drei Zylindern die Laufbuchsendichtungen erneuert. Wir arbeiten nach einem Neuerervorschlag des Bw Gera und können die Zylinder und Laufbuchsen per Hand und in der geschlossenen Lok ausbauen. Das habe ich mir vom LEG-Lokschlosser Waldemar abgeschaut." Doch auch die verbleibenden Zylinder sollen diese Kur bekommen, um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können. „Wir überlegen nun doch, den Schalldämpfer auszubauen und per Kran zu arbeiten," erklärt Drache die anstehenden Arbeiten. „Auch alle Öldruckschläuche werden wir austauschen, die Teile sind schon im Anflug." Ziel ist eine „zustandsbezogene Revision", die mit Unterstützung der Erfurter Bahn durchgeführt werden soll. „Dann könnte man zum Beispiel Schiebedienste hinter Dampfzügen im Thüringer Wald fahren ..." Die Arnstädter bleiben jedenfalls dran am Projekt. „Der Zeitpunkt war noch nie so günstig", meint Andreas Drache. Das Spendenkonto ist unter „www.ebm-arnstadt.de" zu finden. Am 8. und 9. Oktober 2016 ist die Arnstädter Wumme bei den Eisenbahn-Erlebnistagen in Falkenberg/Elster zu sehen. Man feiert dort 50 Jahre Dieselbetrieb, natürlich mit V 200. □ *abp*



FOTOS (3): STEFAN ALKOFER

Eng wirkt der Motorraum der 120 174. Links unterhalb des Motors liegt der Generator, oberhalb der Schalldämpfer der Bauart Lugansk.



Am Zwölfzylinder aus Kolomna werden alle Laufbuchsendichtungen ausgetauscht. Dabei sind auch die Alu-Kolben auszubauen.

Die M 62 wurde zur Einheitslok für den Osten

Außer in die DDR wurden M 62 aus Lugansk beziehungsweise Woroschilowgrad in acht weitere Länder des so genannten Ostblocks geliefert: Außer in die Sowjetunion (dorthin weit über 4000 Stück, vor allem als Doppel- oder Dreifachloks) nach Ungarn (von 1965 bis 1974; Baureihe M 62; 288 MÁV-Loks, sechs für die GySEV), in die Tschechoslowakei (von 1966 bis 1979; Baureihe T679; 625 Loks), nach Polen (1965 bis 1988; Baureihe ST44: 1113 Loks sowie ST44.1500 mit „Ludmilla"-Drehgestellen; Breitspur-Baureihe ST44.20: 68 Loks), nach Nordkorea (1967 bis 1995; 49 Loks), nach Kuba (1974/75; 20 Loks) und in die Mongolei (1980 bis 1990; 130 Doppel- und 13 Einzelloks). Noch heute stehen M 62 der unterschiedlichen Bauarten in den meisten der genannten Länder im Einsatz. Abgeschlossen ist das Kapitel „Wummen" lediglich in Tschechien und der Slowakei, in Kuba sowie in zwei der baltischen Nachfolgestaaten der UdSSR, nämlich in Estland und in Litauen.

Nicht weit zu fahren braucht der Wummen-Freund, will er die Loks in Polen beobachten. Will er jedoch auch die zirka 25 Altbau-ST44 im Einsatz fotografieren, sollte er sich beeilen, denn nur zirka die Hälfte davon ist noch in Verwendung. Ab 2007 wurden Altbau-ST44 in Bydgoszcz bei PESA umgebaut. Das erste Baulos bis 2009 umfasste 25 Loks, die in ST44-1201 bis 1225 umgezeichnet wurden. 2011 und 2012 folgte der Umbau von ST44-1226 bis 1251. Alle modernisierten Loks sind mit Kolomna-Motoren, Klimaanlagen und Vorwärmgeräten ausgerüstet. ST44 führen in Polen ausnahmslos Güterzüge, die Einsätze vor Reisezügen endeten vor einigen Jahren.

FOTO: ATTILA VÖRÖS

Ungarn: M 62 235 der MÁV erreicht am 27. Oktober 2008 Fonyód aus Richtung der Zuckerfabrik in Kaposvár mit einem Leerzug. Im Bahnhof Lepsény warten Zuckerrüben auf die Verladung.

Die Einsatzgebiete sind weit verstreut. In der Centralny (CT = Direktion) Mazowiecko-Podlaski, zu der Bialystok und Warszawa zählen, sind alle noch aktiven Altbau-ST44 beheimatet. Durch viele Abstellungen wegen Schäden oder abgelaufener Fristen lichten sich die Bestände jedoch stetig. Interessant ist ST44-1103, die als einzige polnische ST44 noch die Chromleiste besitzt. Gefahren wird von Warszawa-Odolany aus in die umliegenden Fabriken. Von Bialystok aus werden ST44 in Suwalki eingesetzt. Diese fahren nach Mockava (Litauen), Augustow, Sokolka, Czeremcha und Siemianowka.

In der CT Polnocny (Gdynia und Bydgoszcz) werden die rekonstruierten ST44.12 eingesetzt. Sie verkehren von Bydgoszcz und Gdynia aus auf allen umliegenden



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

ST44-058 der PKP trug im Juli 1984 noch die Ursprungslackierung, als sie im Beskiden-Bahnhof Sól auf den nächsten Einsatz wartete. Polen-typisch sind die großen Frontlampen.



ST44-1083 führte am 29. Juni 2007 ihren Güterzug von Suwalki nach Olecko und Elk. Heute trägt die Original-ST44 die blauen PKP-Cargo-Farben.

Strecken. Von Tczew aus wird nach Olstyn, Malbork und Braniewo (Grenze zu Russland) gefahren. In Bydgoszcz, im heutigen PESA-Areal, befindet sich das Unterhaltungswerk für die ST44.

Die CT Wielkopolskie (Poznan) bekam erst in den letzten Jahren von verschiedenen Dienststellen in Polen ST44.12 zugewiesen, um die alten ST43 abzulösen. Eingesetzt werden die modernisierten Loks von Leszno, aber auch von Czerwiensk aus, von dort fahren sie ins deutsche Guben.

Die CT Slaskie (Tarnowskie-Gory) hat nur noch zwei ST44.12 im Einsatz. Anders in der CT Slasko-Dabrowski (Katowice): Dort steht eine große Anzahl von ST44.12 zur Verfügung, die von Jaworzno-Szczako-

FOTOS (3): SILVIO SCHOLZ



Frisch hauptuntersucht und modernisiert war ST44-1246 von PKP Cargo am 28. Juli 2012 in Legnica. Dahinter steht ST44-1211.



Am 8. September 2016 rollte die modernisierte und frisch in Schwarz lackierte „M62-684“ des polnischen Infrastruktur- und Verkehrskonzerns „Grupa Zue“ aus Krakow mit einem Schotterzug durch Strzegom. Es handelt sich um die ehemalige DR-120 281, die 1993 von EFO Dieringhausen gekauft und 2004 an CTL-Logistic in Polen weitergegeben wurde. Nach über sechs Jahren Abstellzeit erhielt sie bei PESA einen Kolomna-Motor und eine Klimaanlage.

Ukraine: Auf dem Weg nach Rakhiv beschleunigt M62-1051 den Zug 6441 aus dem Bahnhof Tatarov in den Karpaten. Der D1-Triebwagen kann normalerweise aus eigener Kraft fahren, zur Freude des Fotografen war das jedoch am 6. Mai 2008 nicht der Fall.

wa aus nach Trzebinia (Kraftwerk) oder Bedzin fahren, aber auch alle größeren Güterbahnhöfe in Schlesien werden bedient.

Ein Großteil der ST44.12 wird auch in der CT Dolnoslanskie (Wroclaw) von Wegliniec, Legnica, Kamieniec-Zabkowicki und Wroclaw aus eingesetzt. Dort teilen sie sich die Aufgaben mit den wenigen noch einsatzfähigen ST43. Von Wegliniec aus wird nach Zagan, Zary, Turoszow und Sulikow gefahren. Das Einsatzgebiet der ST44.12 in Legnica reicht bis Jawor, Rogoznica und Gniewkow. Von Kamieniec-Zabkowicki aus wird täglich nach Kedzierzyn-Kozle über die schöne Strecke nach Nysa gefahren. Auch die Steinbrüche in der Umgebung (Doboszowice, Pilawa-Gorna, Scinawka-Srednia) sind Ziele der Loks. Von Jaworzyna-Slaska aus geht es zum Beispiel nach Walbzych und Rogoznica.

Modernisierte Wummen dominieren in Polen

Ein weiteres interessantes Kapitel ist die breitspurige „Linia Hutnicza Szerokotorowa“ (LHS) von Wolodymyr-Wolynskyj in der Ukraine nach Sawków, auf der einst 68 Stück der ST44.2 fuhren. In der Einsatzstelle in Zamosc sind alle verbliebenen Loks beheimatet, die mit Kolomna-Motoren umgerüstet wurden. Von dort verkehren sie nach Hrubieszow (Grenze Ukraine) und in das Schlesische Revier nach Slawkow.

Neben den ST44 der PKP und LHS ist noch eine große Zahl an privaten, meist ebenfalls modernisierten M62 in Polen zum Beispiel vor Kesselwagen- und Schotterzügen zu erleben. □ *Silvio Scholz/abp*


FOTO: DOMINIK DIETRICH

Tschechien: Im Oktober 1996 fand in Sokolov eine Parade statt mit (v.l.n.r.) 781335, 556, 600, 448, 433, 530, 430 und 516 der ČD.



Litauen: Die LG-Doppellok 2M62M-1198 zog am 13. Mai 2009 einen langen Transit-Güterzug aus Kaliningrad in der Nähe von Pilviskiai.

FOTOS (3): MIRKO KIEFER

Lettland: Ende April ist vom Frühling im Baltikum noch nichts zu sehen. M62-1638 der LDZ durchfährt am 30. April 2013 mit einem Güterzug den kleinen Bahnhof Usma. Noch heute sind die Wummen in diesem landschaftlich attraktiven Land als Einzel- und Doppelloks (2M62) aktiv.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Besonderer Einsatz

Betrifft: „Kein Platz mehr für Charakterköpfe“, Heft 10/2016

Lange nachdem die n-Wagen in der Karlsruher Sonderlackierung mit der passend lackierten 141 248 erprobt wurden, kam es zu einer Renaissance, allerdings nur mit Steuerwagen und Lok, auf der Strecke Iserlohn – Letmathe. Ab Herbst 1990 wurde die Strecke etwa für ein Jahr von einem solchen Kurzzug bedient, wobei planmäßig der Steuerwagen im Versuchsanstrich eingesetzt wurde. Das Betriebswerk Hagen 1, das 141 248 beheimatete, war bemüht, regelmäßig auch diese Lok mit dem Steuerwagen auf die Strecke zu schicken (s. Foto). Der Steuerwagen war nicht nur eine Farbvariante, sondern besaß im Gegensatz zur Serie kein Gepäck- oder Fahrradabteil, sondern dort je Seite drei zusätzliche Übersetzfenster und eine normale Bestuhlung. Deswegen trug er auch die Bauartbezeichnung Bnrzf 734 50 80 21-33 000 8 ohne das „D“. Ferner besaßen die Wagen in der Versuchslackierung keine Drehfalttüren und der Führerstand hatte zusätzlich separate Einstiegstüren. Diese Abweichungen haben sowohl Rivarossi und Märklin/Trix (H0) als auch Fleischmann (N) bei ihren Modellgarnituren wohl aus Kostengründen nicht berücksichtigt, sondern jeweils die Version mit den Falttüren und dem Gepäckabteil als Grundmodell gewählt.

Klaus Kampelmann, E-Mail



Der Karlsruher Steuerwagen im Sonderanstrich war zuletzt zwischen Iserlohn und Letmathe unterwegs.

✉ Spurweitensalat

Betrifft: „Viva Espana“, Heft 10/2016

Wie es der Zufall will, lese ich heute, nach Vervollständigung meiner privaten Spurweiten-Datei, im MEB 10/2016 weiter und stoße bei „Viva Espana“ schon wieder auf eine Spurweite, und zwar auf die der RENFE mit angegebenen 1668 mm. Gleich schaue ich in meine Datei, Kapitel Breitspur, welche Angabe ich dort niedergelegt habe, war mir doch aus der Schriftenreihe „Die Eisenbahnen der Welt – Band III“ von Dr. F. Stöckl das Maß von 1674 beziehungsweise 1676 mm geläufig. Aus dem kürzlich aus einem Nachlass erhaltenen „Lexikon der Spurweiten“ (G. H. Metzeltin – DGEG, Karlsruhe 1974) ergab sich der Hintergrund: Die genannten 1668 mm erweisen sich demnach als falsche Angabe in einem Henschel-Taschenbuch. Die genannten sechs spanischen Fuß sind etwas korrekter sechs kastilische Fuß (oder zwei kastilische Ellen), die bei Stöckl mit 1674 mm umzurechnen sind. Auch das trifft nach der genannten Quelle nicht ganz zu, Metzeltin beharrt auf der korrekten Umrechnung von sechs kastellanischen/kastilischen Fuß (oder 5' 6“ engl.) = 1672 mm beziehungsweise der „seit Jahrzehnten eingeführten Abrundung auf 1670 mm“. Ich bin geneigt, dem Lexikon der Spurweiten Glauben zu schenken und hoffe, etwas zum Hintergrund beigetragen zu haben, wenn auch nur mit Zitaten aus einer vorliegenden vertrauenswürdigen Quelle.

Joachim Schwarzer, E-Mail

✉ Randerscheinung

Betrifft: „Goldspeicher“, Heft 9/2015

Beachtung finden sollte der links vor dem Silo stehende Lkw, handelt es sich beim IFA-L 60 um den seltenen Nachfolger des in mehr als 500 000 Exemplaren gefertigten und bekannteren IFA-W 50. Vom IFA L 60 konnten dagegen zwischen 1987 und der durch die „Treuhand“-Politik erzwungenen Produktionseinstellung im August 1990 nur etwas mehr als 20 000 Stück hergestellt werden. Vor allem in einigen Landwirtschaftsbetrieben ist er wegen seiner Zuverlässigkeit sowie dem im Vergleich zum IFA-W 50 leistungsfähigeren Motor noch heute im Einsatz.

H.-J. Weise, E-Mail

✉ Rheingold ist nicht gleich Rheingold

Betrifft: „Bundesbahn-Party“, Heft 10/2016

Die Bildunterschrift zum Foto des Museums-Rheingold '83 ist missverständlich. Bis auf den Rheingold-Clubwagen WGmh 804 in der Mitte des Zuges handelt es sich dem Aussehen nach um Wagen in der Farbgebung des Rheingold in den TEE-Farben von 1966 mit den ursprünglichen schwarzen Schürzen. Bei den Wagen des Rheingold '83 handelt es sich um Nachbautypen (mit Steildach) des Rheingold von 1966, die ausgewählten Wagen wurden aber für den Dienst im Rheingold '83 allesamt umgebaut und neu lackiert, unter anderem erhielten sie den auffälligen orangefarbenen Applikationsstreifen, um den Exklusiv-Charakter dieses letzten Rheingold der DB (TEE 6/7 und Flügelzüge TEE 16/17) hervorzuheben.

Joachim Schröter, E-Mail

✉ Falsch

Betrifft: „Neuheiten“, Heft 10/2016

Der Grund dafür, dass ich mich melde, ist ein Fehler, der sich auf Seite 95 eingeschlichen hat. Es handelt sich auf dem Foto nicht um Versionen des M 21 (auch Diesel-Ameise genannt), sondern um zwei Varianten eines E-Karrens der bulgarischen Firma „Balkancar“, wie sie häufig auf Bahnhöfen für den Stückgutverkehr und von der DDR-Post für den Post- und Zeitungstransport auf Bahnhöfen verwendet wurden.

P. Nieß, Wittenberge



Foto: A.Schmid

Neukonstruktion

Die „leichte“ Schnellzuglok rollt an!

Um der steigenden Nachfrage im Städteschnellverkehr und den damit verbundenen Kapazitätsengpässen entgegen zu wirken, bestellten die Österreichischen Bundesbahnen bei den Wiener Lokomotivfabriken sowie der Firmengemeinschaft ABES (Verbund der Firmen AEG, Elin und Siemens-Schuckert Wien) die Gepäcktriebwagen der Reihe 4061. In zwei Bauserien wurden insgesamt 25 Stück dieser Triebwagen bestellt. Ende der 1980er Jahre wurde die spätere Reihe 1046 aufgrund des immer schlechter werdenden Zustands grundlegend umgebaut. 13 Lokomotiven wurden modernisiert, die restlichen fuhren bis 1993 aufs Abstellgleis.

Elektrolokomotive 1046.20 Ep IV

Nachbildung der 2.Serie in blutoranger Farbgebung mit „Pflatsch“; Modell mit LED-Spitzenlicht und Zugschlusslampe.

Art. Nr.	System	Preis
Art. Nr.: 73290	=	€ 229,00
Art. Nr.: 73291	= Sound	€ 309,00
Art. Nr.: 79291	~ Sound	€ 309,00

- Komplette Neukonstruktion, 5-poliger Motor mit Schwungmasse
- Niedrige Spurkränze, feine Steckteile
- Vorbildgerechte Umsetzung der Schürzen, freier Blick durch den Gepäckraum
- In Digitalausführung: Führerstands- und Gepäckraumbeleuchtung
- Plux22 Schnittstelle

An der Spitze


FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

102 003 im Güterzugdienst? Der Schein trügt: Tatsächlich befindet sich die Lok für ihren ersten öffentlichen Auftritt in Deutschland in einem Überführungszug mit Exponaten für die Innotrans.

Die weltweite Leitmesse für Schienenverkehr findet in Berlin statt. Vom 20. bis 23. September öffnete die elfte Innotrans ihre Pforten und schloss sie mit Aussteller- und Besucher-Rekordzahlen.



FOTOS: JÜRGEN HÖRSTEL

Der Blick aufs Freigelände gibt einen Eindruck von der Vielzahl der dicht gedrängten Ausstellungsstücke. Insgesamt zeigten sich 127 Fahrzeuge auf den Gleisen unterm Funkturm.



Breitspurig und elchtauglich zeigt sich der leicht veränderte Vectron für Finnland.



FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

„Dragon" oder E6ACTd heißt der Dual-Mode-Sechsachser des polnischen Herstellers Newag.



Nur für schlanke Lokführer. Hinter dem rechten Schrank verbirgt sich der Dragon-Diesel.



Dual-Mode aus Spanien: Stadler zeigte seine Eurodual UK mit 708 kW-Hilfsdiesel.



Die Zukunft der V 90 könnte HELMS heißen und zu einer modernen Hybrid-Lok führen.



Hybrid vollelektrisch: Die ÖBB entwarfen den Innoshunter für den Verkehr ohne Fahrdraht.



Aus Mosbach von Gmeinder kommt die Umbau-Hybrid-Rangierlok DE 60 C.

Wer vor hat, eine Eisenbahn zu bauen und alles – vom Gleis bis hin zum Hochgeschwindigkeitszug – benötigt, dem sei ein Besuch der Messe Innotrans in Berlin empfohlen. Auf der inzwischen zur Weltleitmesse für Schienenverkehr gewachsenen Veranstaltung, die alle zwei Jahre stattfindet, trafen sich 2955 Aussteller aus 60 Ländern: Gleisbauer, Fahrzeughersteller, Anbieter von Fahrkartenautomaten und Fahrzeugreinigungssystemen und viele mehr. IT-Firmen, die intelligente Programme für einen rationalen Betriebsablauf entwickeln, teilten sich das Ausstellungsgelände mit Spezialisten für Signalisierungstechnik und Experten für Tunnelbohrtechnik sowie den Kollegen, die dann später für die Tunnelreinigung zuständig sind.

Inzwischen erstreckt sich die Innotrans auf das gesamte Messegelände der Hauptstadt, und auch das geräumige Freigelände mit insgesamt 3500 Metern Gleislänge war von Schienenfahrzeugen dicht belegt.

Besonders bemerkenswert war bei der vor wenigen Tagen zu Ende gegangenen Messe der gewichtige Auftritt asiatischer Aussteller, vor allem aus China und Japan.

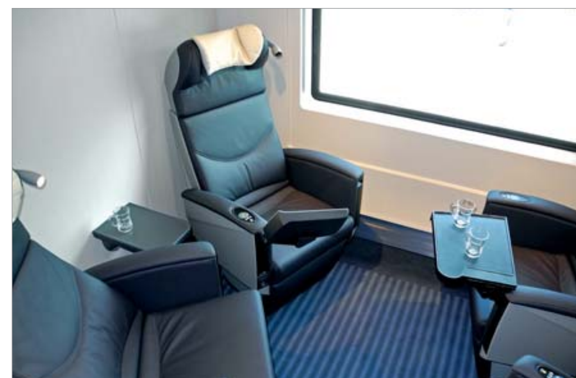
Angesichts der beeindruckenden Vielzahl von Ausstellern, die an vier Tagen 145 000 Fachbesucher anzogen und über das ganze, mehr als weitläufige Berliner Messegelände verteilt waren, geriet es zur Herausforderung, die wichtigsten aktuellen Trends des künftigen Schienenverkehrs herauszudestillieren. Sah man sich jedoch genauer um, waren einige eindeutige Entwicklungsrichtungen zu erkennen.



Anstehen für einen Besuch im Türkei-Velaro (ICE 3) von Siemens. Vor vielen Fahrzeugen bildeten sich angesichts der enormen Besucherzahlen lange Schlangen.



Angenehmes Reisen durch die Türkei: Einzelplätze mit Multifunktions-Monitor und Clubsessel in Erste-Klasse-Abteilen.





Stadler zeigte den neuen SBB-Hochgeschwindigkeitszug Giruno für die Gotthard-Achse.



Lieblingsbeschäftigung asiatischer Fachbesucher: fotografische Detaildokumentation.



Alstom lud das Publikum zur Besichtigung des „iLint" mit Brennstoffzellenantrieb ein.

FOTO: BODO SCHULZ



Moderner Nahverkehr für Österreich: Siemens entwickelte den Cityjet für die ÖBB.

Der wohl bedeutendste Trend offenbarte sich auf der Innotrans unter dem Stichwort „Rail 4.0", der Digitalisierung des Eisenbahnbetriebs. Was die Industrie in den Privathaushalten gerne als das „Internet of Things" (IoT) beschreibt, wenn uns der Kühlschrank eine Nachricht aufs Handy schickt und mitteilt, dass die Milch knapp wird, das soll nun ebenso bei der Eisenbahn Einzug halten. Vor allem auch, weil das Service- und Wartungsgeschäft innerhalb der Eisenbahnbranche das größte Wachstum zeigt. Komponenten sollen künftig rechtzeitig, bevor sie ausfallen, mitteilen, dass mit ihnen etwas nicht in Ordnung ist: beispielsweise die Tür eines Reisezugwagens, die einer Zentrale mitteilt, dass der Kraftaufwand, sie zu schließen, stetig steigt, oder ein Temperatur-Sensor, der via Internet ein Kontrollzentrum informiert, dass ein bestimmtes Bauteil regelmäßig in grenzwertige Bereiche gerät. Wird die jeweilige Komponente rechtzeitig kontrolliert und eventuell ausgetauscht, kann ihr Ausfall im Betrieb vermieden werden. Es gibt kaum etwas, was in diesem Themenspektrum nicht denkbar wäre: Drucksensoren im Fußbodenbereich könnten Fahrgästen am Bahnhof zeigen, in welchen



Auch zahlreiche Hersteller von Bahndienstfahrzeugen zeigten ihre neuesten Produkte.

Bereichen eines Zuges die meisten Plätze belegt sind. In diesem Zusammenhang wurde bei zahlreichen Vorträgen auch die Bedeutung des ETCS 2-Ausbaus betont.

Bei den Fahrzeugherstellern waren zwei bemerkenswerte Entwicklungsrichtungen zu beobachten. Die erste lautet Dual-Mode. Vor wenigen Jahren gab Bombardier mit der Traxx 3 mit „Last-Mile-Modul" dazu den Anstoß, und inzwischen haben mehrere Mitbewerber nachgezogen. Auf der Innotrans zeigte Stadler die Eurodual, eine Lokomotive aus dem früheren spanischen Vossloh-Diesellokomotiv-

Konzepte der Zukunft: Dual-Mode und Hybrid

werk, das Stadler inzwischen übernommen hat. Die Eurodual ist in der Lage, sowohl unter 25 kV-Wechselstrom zu verkehren und dabei eine Leistung von 4000 kW abzugeben als auch in fahrdrahtlosen Abschnitten mittels eines 708 kW starken Dieselmotors. Zehn Lokomotiven dieses Typs hat der britische Lokvermieter Beacon Rail Leasing Limited (BRLL) bestellt. Das Eurodual-Programm umfasst Lokomotiven mit einer Leistung bis zu 7000 kW unter Fahrdraht und 3000 kW mit Dieselmotor. Auch Siemens bietet seine Vectron-Lokomotiven inzwischen mit einem Dual-Mode-Antrieb an und zeigte in Berlin den Finnland-Vectron, der unter Fahrdraht 6400 kW Leistung zur Verfügung stellt und zusätzlich mit zwei 180 kW-Dieselmotoren für Rangierfahrten ohne Fahrdraht ausgestattet ist. Der polnische Triebfahrzeughersteller Newag stellte eine Dual-Mode-Lokomotive aus der Dragon-Familie vor, die E6ACTd, welche über einen 520 kW-Zusatzdiesel verfügt.

Die zweite auffällige Entwicklungsrichtung bei Triebfahrzeugen heißt Hybrid. Der Übergang zwischen Dual-Mode- und Hybrid-Antrieb ist fließend und so sind Dual-Mode- meist auch Hybrid-Lokomotiven, auch wenn ihr Hilfsdiesel in erster Linie für den Einsatz unter nicht elektrifizierten Streckenabschnitten für Rangieraufgaben vorgesehen ist.

Hybrid-Antriebe dienen vor allem der Energieeinsparung und der Minderung von Abgasemissionen. Gerade die Anforderungen zur Einhaltung von Abgasgrenzwerten stellen die Hersteller von Dieseltriebfahrzeugen vor große Herausforderungen. Alstom zeigte seine bereits serienreife und in der Auslieferung befindliche H3. Erstmals zu sehen war die DE 60C Hybrid von Gmeinder, das Unternehmen gehört nach seiner überstandenen Insolvenz inzwischen zur Zagro-Gruppe. Ein interessantes Hybrid-Projekt ist HELMS (Hybrid Electro-Mechanical Shunter): Die DB AG plant vorläufig den Umbau zweier V 90-Lo-



Ziemlich spektakulär: die neuen fahrerlosen U-Bahn-Züge für das saudi-arabische Riad.

komotiven zu Hybrid-Loks, wobei der ursprüngliche Fahrmotor erhalten bleibt und um Akkus sowie zwei elektrische Fahrmotoren ergänzt wird. Das alte hydrodynamische Getriebe wird durch ein Henschel-Planetengetriebe ersetzt, bei dem die Einspeisung entweder durch den Dieselmotor, die elektrischen Fahrmotoren oder beide Antriebssysteme erfolgt, je nach Aufgabenstellung. Die Entwickler erwarten eine Energieersparnis von etwa 20 Prozent und somit reduzierte Abgaswerte so-

wie 50 Prozent niedrigere Anschaffungskosten im Vergleich zur Neubau-Hybridlok.

Mehrere Vorträge machten in diesem Zusammenhang klar, dass die Vollelektrifizierung des Schienenverkehrs angestrebt wird, jedoch nicht in der Weise, dass über jedem Meter Gleis Fahrdraht aufzuhängen ist, sondern mittels neuer Technologien. Den Verbrennungsmotor im Schienenverkehr gilt es, auf lange Sicht abzulösen.

In diese Richtung zielt auch ein neues Projekt der ÖBB, die einen Prototyp der 1063 mit Zusatzakkus für Fahrten auf Abschnitten ohne Oberleitung vorstellten. Beim Muster des so genannten Innoshunters waren die Akkus noch auf den Vorbauten installiert. Sollten sich die ÖBB für einen Serienumbau entscheiden, würden diese Ausrüstungsteile in den geräumigen Vorbauten Platz finden.

Denselben Hintergrund hat auch der neue Talent 3 aus dem Hause Bombardier. Er soll in Abschnitten ohne Oberleitung mittels Akkus weiterfahren können. Ein Anforderungsprofil, das vor allem im Regionalverkehr Vorteile bietet und neue schnellere Verbindungen ermöglichen könnte. Oftmals sind gerade die letzten Kilometer zum Zielort nicht mehr elektrifiziert. Derartige Züge könnten durchfahren und Fahrgästen bliebe das Umsteigen erspart.

Ein anderes Konzept zur Vermeidung von Abgasen verfolgt Alstom mit dem in Berlin gezeigten „iLint“, der seine elektrische Energie weder aus dem Fahrdraht noch von einem Dieselmotor bezieht, sondern von einer auf dem Dach verbauten Brennstoffzelle, deren Emissionen lediglich aus Wasserdampf bestehen.

Bemerkenswert war die Fahrzeugpräsentation auf dem Freigelände. Während der Bombardier-Konzern schlicht durch Abwesenheit glänzte, dominierten vor allem Siemens und Stadler das Geschehen. Ob man es bei Bombardier nicht nötig hat, Fahrzeuge live zu zeigen oder ob man den zahlreichen asiatischen Besuchern keine Gelegenheit geben wollte, die neuesten Entwicklungen fotografisch zu dokumentieren, ist nicht bekannt.

Auch wenn der Andrang vor dem Siemens-Velaro für die Türkei stets groß war, zeigten sich viele Ausstellungsbesucher dennoch enttäuscht darüber, dass der neue ICE 4 desselben Herstellers nicht den Weg nach Berlin fand.

Die Innotrans 2016 glänzte gerade bei den Fahrzeugen nicht so sehr mit den großen Weltpremieren, vielmehr waren es in diesem Jahr die Details, die zählten. Als Besucher der Messe konnte man einen ersten Eindruck erhalten, wie Schienenverkehr im nächsten Jahrzehnt aussehen könnte. □ *Stefan Alkofer*



Weltgrößter Schienenfahrzeughersteller: CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation).



Die CRRC zeigte Fahrgastfenster, die auch als multifunktionale Bildschirme dienen können.



Kawasaki stellte ein Hochgeschwindigkeitsdrehgestell mit Carbonfederung (rot) vor.



Freundlicher Empfang in der Japan-Halle. Asien war auffällig präsent in Berlin.



„Augmented reality“, virtuelle Realität, war eines der Stichworte auf der Innotrans.



Verkehr der Zukunft? Schienenfahrzeuge rollen über Autos hinweg, ein Modell aus Asien.

FOTOS (20): STEFAN ALKOFER

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by 

02763 Zittau
Theile & Wagner GmbH & Co.
Reichenberger Str. 11
Tel.: 0 35 83 / 50 09 70

21614 Buxtehude
Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54–56
Tel.: 0 41 61 / 28 60

22043 Hamburg
Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040 / 6 53 22 44

24534 Neumünster
Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 0 43 21 / 41 87 16

25348 Glückstadt
Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstr. 13
Tel.: 0 41 24 / 93 70 33

28307 Bremen
Modellbahnshop Lippe CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15d
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

28865 Lilienthal
Spielzeug HAAR Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 0 42 98 / 9 16 50

32760 Detmold
Modellbahnshop Lippe CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

33332 Gütersloh
Modellbahnladen Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 0 52 41 / 2 63 30

34466 Wolfhagen
Spielwaren Pelz Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 0 56 92 / 23 61

42289 Wuppertal
Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 62 64 57

48145 Münster
WIEMO Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251 / 13 57 67

53721 Siegburg
Spiel und Freizeit Wasser
Markt 6
Tel.: 0 22 41 / 6 66 53

54290 Trier
Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28–29
Tel.: 0651 / 4 88 11

59909 Bestwig
Henke Spielzeugland Wilhelm Henke
Bundesstr. 132–133
Tel.: 0 29 04 / 12 92

60385 Frankfurt
Meder Spielwaren Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069 / 45 98 32

61231 Bad Nauheim
Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan
Parkstr. 14
Tel.: 0 60 32 / 28 74

63450 Hanau
Spiel + Freizeit Brachmann Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9–11
Tel.: 0 61 81 / 92 35 20

63920 Großheubach
Spielwaren Hegmann Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 0 93 71 / 6 50 80 13

67146 Deidesheim
moba-tech it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 0 63 26 / 7 01 31 71

71032 Böblingen
Eisenbahn & Modellbau Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 0 70 31 / 22 56 77

71638 Ludwigsburg
Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestr. 40
Tel.: 0 71 41 / 92 56 11

72250 Freudenstadt
Spiel + Freizeit Wagner Inh. K. J. Bühler e.K.
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 0 74 41 / 76 09

73033 Göppingen
Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 0 71 61 / 7 25 77

73108 Gammelshausen
Das Lokmuseum Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 0 71 64 / 91 93 64

73728 Esslingen
HEIGES Spielwaren GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711 / 3 96 94 60

74613 Öhringen
Spielwaren Bauer Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 0 79 41 / 9 49 50

74821 Mosbach
Schreib- + Spielwaren Dunz GmbH & Co. KG
Kesslergasse 5
Tel.: 0 62 61 / 9 21 20

76275 Ettlingen
Spielkiste Brenner Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 0 72 43 / 1 67 06

78247 Hilzingen
Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 0 77 31 / 9 89 90

81925 München
Die Spielzeugkiste Inh. Michael Golombeck
Rosenkavaliersplatz
Tel.: 089 / 9 10 12 43

83395 Freilassing
Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 0 86 54 / 47 90 91

85221 Dachau
Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 0 81 31 / 8 29 87

86199 Augsburg
Augsburger Lokschuppen GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 57 10 30

86368 Gersthofen
Spiel + Freizeit Gersthofen Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821 / 2 49 21-20 00

86633 Neuburg
Spielwaren Habermeyer Habermeyer Karl
Färberstr. 90–92
Tel.: 0 84 31 / 86 43

86720 Nördlingen
Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 0 90 81 / 42 28

87616 Marktoberdorf
Härtle Spiel & Freizeit Inh. Matthias Franz e.K.
Kaufbeurener Str. 1
Tel.: 0 83 42 / 42 09 90

90587 Siegelsdorf
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911 / 75 31 75

91522 Ansbach
Spiel + Freizeit Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981 / 96 96 90

93133 Burglengenfeld
Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 0 94 71 / 70 12 11

Europa

AT-1010 Wien
Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1–3
Tel.: 00 43 / 15 12 33 69

AT-6020 Innsbruck
Spielwaren Heiss Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 00 43 / 5 12 58 50 56

FL-9490 Vaduz
Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 00 42 / 32 32 79 94

NL-1171 DB Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 00 31 / 2 06 59 94 94

NL-8261 HM Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 12
Tel.: 00 31 / 3 83 31 61 38

BE-3053 Oud-Heverlee
Het Spoor Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 00 32 / 16 40 70 42

E 410 001 hat das wallonische Welkenraedt nahe der deutschen Grenze erreicht. Am Fahrdraht liegt eine Gleichspannung von 3000 V an.

Irgendwo zwischen Prototypenstatus und Vorserie bewegten sich die DB-Baureihen E 310/E 410. Sie waren wichtige Testlabors für künftige Lokomotiv-Entwicklungen.

Der Weg nach Europa TEIL 2



FOTO: AEG/SLG. TIETZE

Im lothringischen Metz wartet E 310 001 im Mai 1967 auf die Abfahrt nach Saarbrücken. Neben einem Schnellzug hat sie auch noch eine Lok der Baureihe E 320 im Schlepp.

Die Erweiterung des elektrischen Streckennetzes im Bereich der DB und bei den benachbarten Bahnverwaltungen führte in den 1960er-Jahren dazu, dass im Westen der Bundesrepublik Deutschland (15 kV, $16^{2/3}$ Hz) neben den Übergängen nach Frankreich (25 kV, 50 Hz) weitere Systemschnittstellen zu Belgien (3000 V-Gleichstrom) und den Niederlanden (1500 V-Gleichstrom) entstanden. Loks, die von Deutschland aus freizügig einsetzbar sein sollten, mussten also unter allen vier Stromsystemen betrieben werden können.

Ein Nachbau der E 320 mit einem zusätzlichen Gleichstromteil, ansonsten aber unverändert, kam aufgrund der Fortschritte in der Halbleitertechnologie nicht in Frage und so war rasch klar, dass eine Neukonstruktion notwendig würde.

Für diese neu zu entwickelnden Viersystemlokomotiven stellte die DB nach reiflichen Vorüberlegungen einen umfangreichen Forderungskatalog auf. Da die Lokomotiven für den Einsatz im schnellen Städteverkehr geplant waren, sollten sie eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h und eine Stundenleistung von 3200 kW bei einem Gewicht von 84 Tonnen aufweisen. Damit deckte man den Zugkraftbereich der E 10 und der E 40 weitgehend ab, bei Doppeltraktion auch den der E 50. Die geforderte Stundenleistung musste unter allen Stromsystemen verfügbar sein. Dies unterschied die DB von anderen Bahnverwaltungen, deren damals entwickelte Mehrsystemlokomotiven unter jedem System eine andere Leistung erbrachten.

Eine weitere Forderung war ein modularer Aufbau der als Mehrzwecklokomotive auszulegenden Baureihe. So sollten durch das Weglassen der entsprechenden Einrichtungen einfach Loks für drei, zwei oder auch nur ein Stromsystem ableitbar sein. Damit wollte man dem Ideal der Universallokomotive möglichst nahe kommen. In die Praxis umgesetzt wurde dies dann bei der E 310, die direkt aus der E 410 durch den Wegfall der Gleichstromausrüstung entstand. Der damals angedachte weiträumige Einsatz, beispielsweise vor TEE-Zügen von Dortmund/Köln über Aachen und durch Belgien bis nach Paris, brachte den Loks schnell den werbeträchtigen Namen „Europa-Lokomotiven" ein.


FOTO: BZA MÜNCHEN/SLG. ASMUS

Alle Loks der Baureihe E 310/E 410 wurden bei Krupp in Essen gebaut. Links entsteht E 310 003, rechts E 410 011.

Nach Abschluss der Vorarbeiten beauftragte die DB Ende 1964 die Firma Krupp in Essen mit der Konstruktion und Fertigung des mechanischen Teiles für fünf Viersystemlokomotiven der Baureihe E 410 und vier Zweifrequenzlokomotiven der Baureihe E 310. Die elektrische Ausrüstung wurde zwischen den Firmen AEG und BBC aufgeteilt: Die AEG sollte den E-Teil für die drei Viersystemlokomotiven E 410 001 bis 003 sowie für alle vier Zweifrequenzlokomotiven der Baureihe E 310 liefern. BBC wurde mit der Entwicklung und Fertigung der Ausrüstung von zwei Lokomotiven der Baureihe E 410 beauftragt (E 410 011 und 012). Für den späteren Serienbau wollte man dann die bessere Konstruktion verwenden.

Der Fahrzeugteil stammte aus dem Ruhrgebiet

Dabei gingen die beiden E-Firmen teilweise unterschiedliche Wege. Prinzipielle Übereinstimmung herrschte noch beim Betrieb unter Wechselstrom: Beide Hersteller setzten auf steuerbare Thyristorgleichrichter, um die Spannung an den Fahrmotoren mittels Anschnittsteuerung zu regeln. Damit konnten die Stufenanzapfungen und -schaltwerke an den Haupttransformatoren entfallen.

Mit der Anschnittsteuerung wurde von keiner der beiden Firmen völlig unbekanntes Terrain beschritten. So testete die BBC ihre Version 1965 vorab im Triebzug ET 26 004, die AEG ihre Entwicklung bereits 1962/63 im ET 25 020. Alle beiden Steuerungen arbeiteten während des Versuchsbetriebs im planmäßigen Einsatz einwandfrei. Zusätzlich wurde bei der E 320 01 im Februar 1964 versuchsweise einer der



FOTOS (2): CHRISTIAN TIETZE

Im Mai 1967 stehen E 310 001, E 410 003 und die Vorläufer-Lok E 320 11 gemeinsam im Bw Saarbrücken Hbf.



Die Viersystem-Loks und die Zweifrequenzmaschinen waren auch gemeinsam unterwegs, wie 184 003 und 181 002 im Jahr 1973 in Metz Ville.

FOTO: CHRISTIAN TIETZE



FOTO: KLAUS LUERS/SLG. ALKOFER

Aus 410 001 wurde Ende der 1960er-Jahre 184 001. Am 30. März 1984 wartet sie in Trier auf nächste Einsätze.

vier Siliziumgleichrichter durch einen AEG-Thyristorgleichrichter ersetzt, der auf beide Fahrmotoren eines Drehgestelles geschaltet war, und die Lok anschließend für fünf Monate im grenzüberschreitenden Verkehr im Saarland eingesetzt.

Bei den dem Haupttransformator nachgeschalteten Gleichrichtern war der Fortschritt in der Halbleitertechnologie besonders augenfällig. Während man bei der E 320 01 noch vier Gleichrichter mit jeweils 144 Siliziumdioden für eine Leistung von 1250 kW benötigte, waren es bei der E 410 von AEG nur noch zwei Gleichrichter mit je 80 Thyristoren und 40 Siliziumdioden bei einer Leistung von 3000 kW.

Beim Gleichstromteil entschied sich BBC für eine konservative Herangehensweise und sah für den Gleichstrom-Betrieb eine unmittelbare Speisung der Fahrmotoren aus der Fahrleitung vor, wobei die Motorspannung über eine Schützensteuerung mit Serien-Parallel-Schaltung und Anfahrwiderstände verändert wurde. Diese konventionelle Ausführung benötigte zwar größere und schwerere Mischstrommotoren mit einer Isolation für 3000 V, stellte aber technologisch kein Risiko dar.

BBC und AEG rangen um das bessere Konzept

Fast revolutionär ging die AEG hingegen bei ihren Loks vor. Hier wurde erstmals auf einer Lokomotive großer Leistung ein Wechselstrom-Zwischenkreis verwendet. Dazu wurde der Gleichstrom der Fahrleitung über vier Wechselrichtergruppen umgerichtet und als Wechselstrom einer dritten Wicklung des Haupttransformators zugeführt. Damit war die Ausrüstung nach der Sekundärwicklung des Transformators für beide Stromarten identisch und erlaubte die Konstruktion von vergleichsweise kleinen Mischstrommotoren niedriger Spannung. Außerdem konnte bei dieser Lösung durch das Weglassen der Wechselrichter sehr einfach die Zweifrequenz-Variante E 310 abgeleitet werden.

Um erste Erfahrungen mit diesen Wechselrichtern zu sammeln, wurden Mitte 1965 Versuchsfahrten mit der E 320 01 im Netz der Hamburger S-Bahn durchgeführt. Dabei wurde die vollständige Wechselrichtergruppe, zusammen mit dem Transformator, den gesteuerten Gleichrichtern und den Steuersätzen in einen gedeckten Güterwagen eingebaut. Ein Triebwagen der Baureihe ET 170 diente als Belastung und zur Stromabnahme. Die gesamte Anlage arbeitete während der Versuche störungsfrei und auch die befürchteten Rückwirkungen auf die Stromversorgung waren gering.

Bei der Entwicklung des Mechanteiles stand die Firma Krupp vor der Herausforderung, einen für alle Varianten einheitlichen Fahrzeugteil zu entwickeln. Dabei musste nicht nur Rücksicht auf die unterschiedliche elektrische Ausrüstung genommen werden, sondern es galt außerdem, das zulässige Gesamtgewicht von 84 Tonnen sowie das enge internationale



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Lokwechsel am 21. November 1976: Die belgische E-Lok 2635 spannt an der Ostseite des Aachener Hbf vom Zug ab. Für die restliche Strecke nach Köln wird 184 111 den Zug übernehmen.


FOTO: J. BARZ/SLG. TIETZE

Auch im italienischen 3000 V-Gleichstromnetz wurden Messfahrten mit der Baureihe 184 absolviert. 184 003 ist im April 1972 mit einem Messzug südlich von Como unterwegs.

Lichtraumprofil einzuhalten. Diese Aufgabe löste Krupp hervorragend und die Konstruktion stellte eine bedeutende Weiterentwicklung gegenüber den Einheitslokomotiven dar.

Um Gewicht einzusparen, entschloss man sich, ähnlich wie bei der E 03, einen selbsttragenden Brückenrahmen zu verwenden, an dessen Enden die Führerhäuser fest mit dem Rahmen verschweißt wurden. Die drei Hauben des Maschinenraums waren abnehmbar und nur an wenigen Punkten mit der Brücke verschraubt. Mit dieser Konstruktion war es möglich, trotz eines gegenüber der E 10.3 um 550 Millimeter auf eine Gesamtlänge von 16 950 Millimetern verlängerten Kastens, ein um 14,5 Prozent niedrigeres Metergewicht zu erreichen. Ein äußerlich sehr auffälliges Kennzeichen dieser Konstruktion war neben den starken Sicken in den Hauben auch der relativ hohe Rahmen, der eine große Verwindungssteifigkeit bot.

Wie bei der E 320 musste der Aufbau gegenüber den Serienlokomotiven der DB um etwa 300 Millimeter niedriger gehalten werden. Durch eine flachere Drehgestell-Bauart schaffte es Krupp, die Fußbodenhöhe um 150 Millimeter abzusenken und damit eine nutzbare Maschinenraumhöhe von 2030 Millimetern zu erreichen. Bei der E 10 betrug diese 1960 Millimeter, bei der E 320 sogar nur 1850 Millimeter.

Auf den jeweils äußeren Maschinenraumhauben hatte man vier Einholm-Stromabnehmer der Bauart „Wiener Starkstrom-Werke“ montiert. Von vorne nach hinten gezählt, waren dies: der Abnehmer für Gleichstrom im Netz der NS, SNCB und SNCF, für Wechselstrom im Netz der DB und ÖBB, für Wechselstrom im Netz der SNCF sowie der CFL und zuletzt ein zweiter Stromabnehmer für die Gleichstromnetze. Auf der E 310 waren nur die beiden inneren Stromabnehmer vorhanden.

Der Brückenträger stützte sich über weit in den Rahmen hineinreichende Flexicoilfedern auf den Drehgestellen mit 3100 Millimetern Achsstand ab. Problematisch war, dass die Fahrmotoren der



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

181 001 war bis 4. September 2003 beim Bw Saarbrücken, hier am 12. August 1973, im Einsatz und wurde anschließend in den Bestand des DB Museums Koblenz-Lützel übernommen.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Auch Nahverkehrszüge gehörten zu den Aufgaben der Europa-Loks. 184 111 zieht im November 1972 am Signal des Blocks Weiler bei Köln-Longerich einen Zug von Kleve nach Köln.

AEG und der BBC deutlich unterschiedliche Abmessungen aufwiesen. Gemeinsam schafften es die drei Lieferfirmen aber, eine einheitliche Aufhängung der vollkommen abgefederten Fahrmotoren zu entwickeln. Damit konnten in den Drehgestellen wahlweise die Fahrmotoren beider Hersteller verbaut werden. Als Antrieb fand der in der E 03 bewährte Gummiring-Kardanantrieb Verwendung.

Für die Achsfederung wählte Krupp Gummirollfedern des Systems Clouth, die einen geringen Raumbedarf aufwiesen und eine ausreichend weiche und gedämpfte Federung zuließen.

Traditionelle und innovative Technologien

Zur Übertragung der Zug- und Bremskräfte entschloss man sich zum Einsatz traditioneller Drehzapfen anstelle von Zug- und Druckstangen. Diese hatten sich zwar bei der sechsachsigen E 03 bewährt, aber für vierachsige Loks lagen noch keine Erfahrungswerte vor und so erschien die Anwendung zu risikoreich. Im Betrieb zeigten sich allerdings bald Schwingungen des Lokkastens und schlechte Laufeigenschaften bei höheren Geschwindigkeiten, die von einer zu tiefen Anlenkung des Drehzapfens herrührten. Eine Verkürzung des Drehzapfens um etwa 100 Millimeter brachte die gewünschte Verbesserung.

Am 25. Oktober 1966 wurde E 410 001 als erste Lok offiziell durch Alfried Krupp an die DB übergeben. Die restlichen Maschinen wurden bis April 1967 abgeliefert und den Heimat-Bw Saarbrücken (E 310) und Köln-Deutzerfeld (E 410) zugeteilt. Während der Erprobung traten wiederholt Störungen an der Steuerelektronik auf, häufig fielen Thyristoren aus. Abhilfe schaffte eine verbesserte Zündimpulsbildung und eine striktere Auswahl der Bauelemente.

Als Erste gingen im Februar 1968 die nunmehr in 181 001 und 002 umgezeichneten Saarbrücker E 310 in den Planbetrieb, gefolgt im Herbst 1968 von den Loks 181 103 und 104. Die fünf der mittlerweile als Baureihe 184 bezeichneten E 410 standen erst ab dem Winterfahrplan 1969/70 für den internationalen Verkehr zur Verfügung. Grund dafür waren unvorhergesehene Probleme mit Spannungsspitzen im Netz der SNCB, die der recht anfälligen Elektronik zusetzten.

Auch wenn 184 001 bis 003 und 184 111 und 112 zu Einsätzen vor TEE-Zügen kamen, befriedigten die Lokomotiven im Betrieb unter Gleichstrom nie völlig. Deswegen wurde bei den Viersystemloks der Gleichstromteil ab 1979 stillgelegt. Die betreffenden Lokomotiven konzentrierte man im Saarland.

Als erste Maschine ereilte 184 111 im Jahr 1981 nach nur 14 Jahren die Ausmusterung. Die restlichen Lokomotiven teilten dieses Schicksal bis 2003, so wurde am 1. September mit 181 001 die letzte Lok dieser Wegbereiter nach Europa abgestellt. Erhalten sind heute 181 001 und 184 003 im DB Museum Koblenz-Lützel sowie 184 112 im Deutschen Technikmuseum Berlin.

Auch wenn die neun Loks der Baureihen 181.0, 181.1, 184.0 und 184.1 den hochgesteckten Erwartungen nie wirklich entsprachen, erfüllten sie ihren Zweck als Erprobungsträger für neue Komponenten und ebneten den Weg für die spätere Baureihe 181.2, die seit 1974 unermüdlich ihren Dienst versieht. □ *Richard Oed/al*



FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Am 2. Mai 1989 ist das Ende der Baureihe bereits nahe. 184 002 hat an diesem Tag einen kurzen Militärzug vom französischen Apach nach Ehrang bei Trier am Haken.

KALENDER 2017



Traumanlagen von Modellbahnprofis

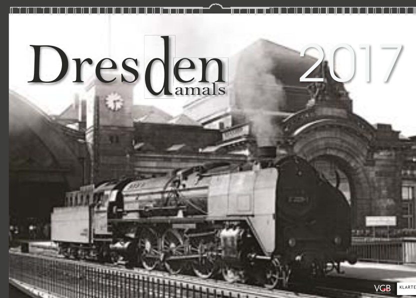
Fotografiert von Meistern ihres Fachs
Format 47,5 x 33 cm, Best.-Nr. 951601 · € 14,99

Mit unseren groß-formatigen Begleitern durch das **Jahr 2017** – Wandschmuck nicht nur für Eisenbahnfreunde und Modellbahner



Berlin Ost-West

13 äußerst interessante Motive aus der geteilten Stadt zu Dampfzeiten
Best.-Nr. 581619 · € 9,95



Dresden damals

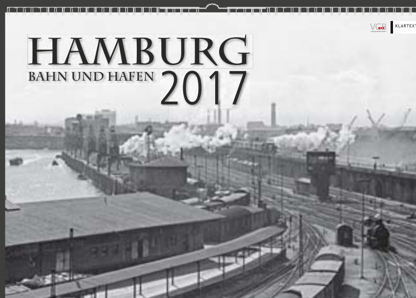
Eine faszinierenden Reise mit Tram und Bahn in frühen DDR-Jahren
Best.-Nr. 581620 · € 9,95



NEU!

Hochbahn Hamburg

Hamburg – das Tor zur Welt! Die Hochbahn, wie sie über Brücken und Viadukte durch eine eindrucksvolle Stadtlandschaft fährt.
Best.-Nr. 581621 · € 9,95



Hamburg – Bahn und Hafen

Mit tollen Motiven aus der Vorkriegszeit und den Wirtschaftswunderjahren
Best.-Nr. 581612 · € 9,95



Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte (Vor-/Nachkriegszeit)
Best.-Nr. 581611 · € 9,95



Reichsbahn-Dampf

Mit Video-DVD von den RioGrande-Film-profis: Faszination Schnellzugdampflok (55 Minuten)
Best.-Nr. 581609 · € 19,95

ZU **SCHADE** ZUM UMBLÄTTERN



Bahnen und Berge
Eisenbahnen in majestätischer Alpenkulisse
Best.-Nr. 102139 · € 14,95



Modellbahn-Impressionen
Modellbahn vom Feinsten
Best.-Nr. 16284172 · € 9,95



Modellbahn-Träume
Von Josef Brandl
Best.-Nr. 551602 · € 14,95



Baureihe 103
Die DB-Kultlok fährt weiter!
Best.-Nr. 102138 · € 14,95



Dampfbahn-Route Sachsen
Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen
24 farbig bedruckte Blätter plus Titelblatt und Legendenblatt
Best.-Nr. 581617 · € 16,80



Eisenbahn und Landschaft
Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr
Best.-Nr. 551601 · € 9,95



Der Taurus
Der moderne „Star der Schiene“
Best.-Nr. 102140 · € 14,95



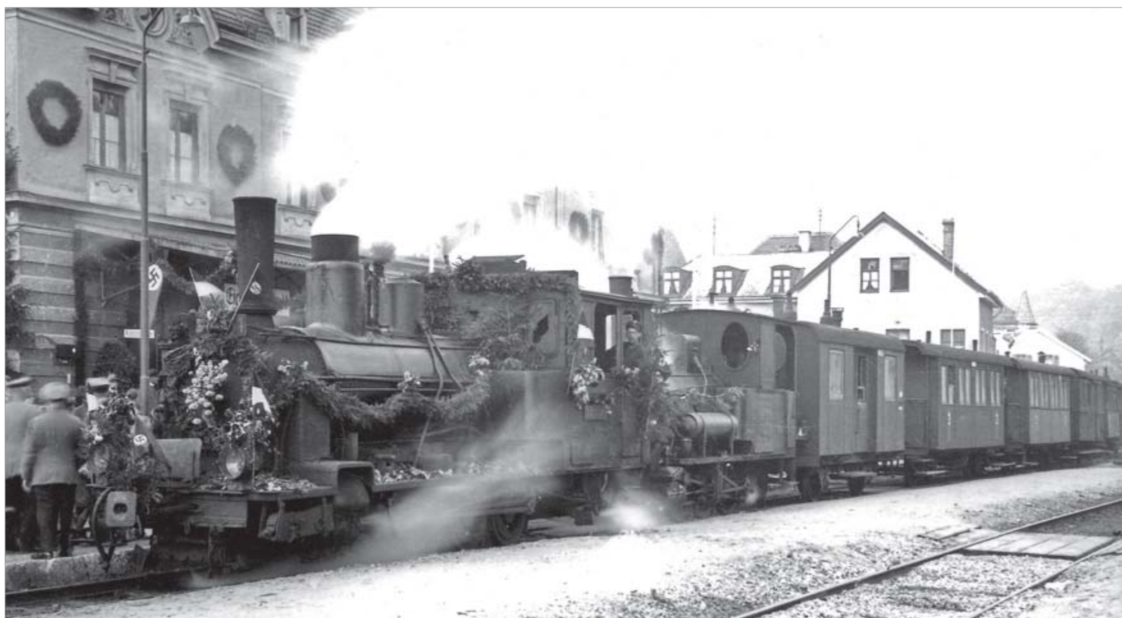
DB-Dampfloks
Die Blütezeit des Dampfbetriebs
Best.-Nr. 581610 · € 9,95



Die Harzer Schmalspurbahnen
Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen
Format 50 x 45 cm
Best.-Nr. 581616 · € 14,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben), **mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger**

Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de/kalender



Alles aus und vorbei: Die Gts 4/4 wurde bei der DRG als 99 151 geführt und zog am 6. Oktober 1934 zusammen mit der früheren LE V, der 99 075, den letzten Schmalspurzug von Eichstätt Stadt (Bild) zum Bahnhof an der Hauptstrecke von Ingolstadt nach Treuchtlingen.

Nur rund 50 Jahre hielt sich der Schmalspurbetrieb im Altmühltal, dann fuhren dort normalspurige Züge. Umso interessanter ist die Geschichte der einzigen schmalspurigen Lokalbahn der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

Weites Tal, schmale Spur



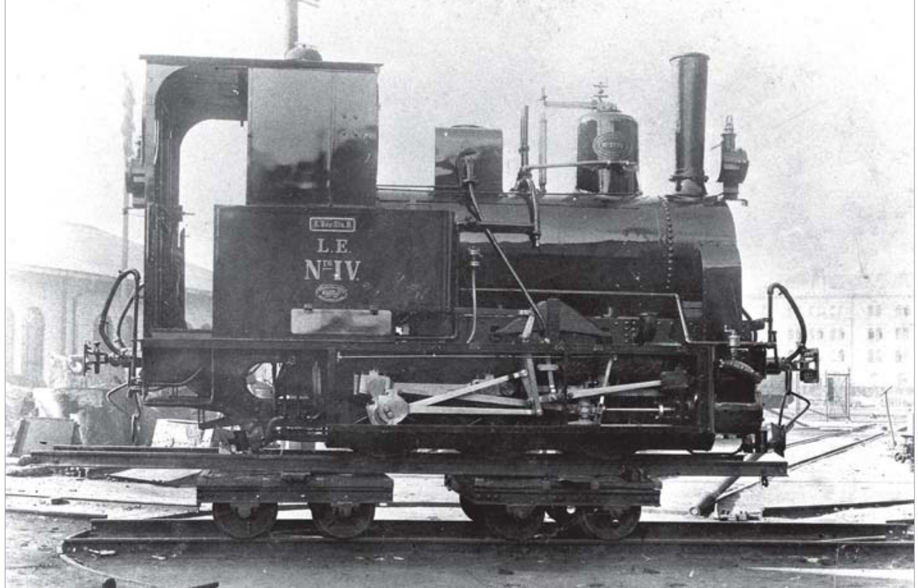
Der erste Zug in Eichstätt Stadt am 1. September 1885, noch vor der eigentlichen Eröffnung. Rechts das erste, kleinere Empfangsgebäude.

„Tannengrün grüßt uns, als wir den Eichstätter Stadtbahnhof betreten. Der letzte Schmalspurzug soll heute ausfahren. 12.20 Uhr! Fiebernd bereitet sich alles vor, um Abschied zu nehmen. Nirgends ist's still, alles rennt und winkt. Der Fahrdienstleiter erscheint und gibt das Abfahrsignal. Unwillkürlich greifen die Zuschauer nach den Taschentüchern und winken, bis der Zug hinter dem neuen Maschinenhaus verschwindet. Bei der ehemaligen Haltestelle Rebdorf geht es hinein in den nunmehr historisch gewordenen Abschnitt. Zum letzten Mal ziehen die beiden Lokomotiven 99 151 und 99 075 mit voller Kraft den ziemlich steilen Abhang hinauf, um schließlich in Wasserzell als letzter Aussteigestelle anzuhalten. Von weitem gähnt uns das schwarze Loch des neuen Tunnels entgegen. Weiter geht es um die Kurve. Auch die Willibaldsburg grüßt zum letzten Mal herüber, und entgegen geht es dem Hauptbahnhof. Abschiedsstimmung herrscht in allen Wagen und Abteilen, alles macht sich zu einem allerletzten Aussteigen bereit." Mit diesen Worten beschreibt Kreisheimatpfleger Anton Gäck (†) die von ihm erlebte Fahrt des letzten Zuges der Eichstätter Schmalspurbahn am 6. Oktober 1934. Allen Unzulänglichkeiten zum Trotz hat sie 49 Jahre und 22 Tage lang ihren Dienst verrichtet. Bahnarbeiter schließen nach der Fahrt des Zuges die letzten Lücken in der neuen Normalspurstrecke. Gegen 17 Uhr erreicht ein von 57 2941 bespannter Probezug Eichstätt Stadt, kurze Zeit später folgt ein erster Triebwagen.

Auf Initiative des Eichstätter Bürgermeisters Fehlner kam es zwischen 1865 und 1870 zum Bau der normalspurigen Altmühlstrecke als Teilstück einer Hauptbahn. Diese führte aus bautechnischen und finanziellen Gründen zwischen Ingolstadt und Treuchtlingen in einer Entfernung von fünf Kilometern an der Bischofsstadt im Altmühltal vorbei. Bemühungen um eine normalspurige Vizinalbahn schei-

terten an den zu hoch veranschlagten Baukosten von 1,61 Millionen Mark. Nach dem Vorbild der Feldabahn in Thüringen plante Eichstätt daraufhin in Eigenregie eine schmalspurige Dampfstraßenbahn entlang der Landstraße. Der Staat verweigerte jedoch die notwendige finanzielle Unterstützung mit 200 000 Mark sowie auch ein zinsloses Darlehen in derselben Höhe.

Letztendlich ermöglichten die bayerischen Lokalbahngesetze von 1882 und 1884 doch noch einen Bahnbau durch den Staat. Die auf der Grundlage des Dampfstraßenbahnprojekts als 5,1 Kilometer lange Meterspurbahn ausgeführte „Stammstrecke" Eichstätt Bahnhof – Eichstätt Stadt kostete fast 300 000 Mark und ging am 15. September 1885 in Betrieb. Am 7. November 1898 wurde sie um



Die Nassdampf-Dreikuppler LE I bis V ähnelten stark den Lokomotiven der Feldabahn in Thüringen. Auf der obigen Aufnahme der LE IV ist die Triebwerksverkleidung noch nicht angebracht.



Die Streckenverlängerung nach Kinding rechtfertigte ein repräsentativeres neues Bahnhofsgebäude in Eichstätt Stadt. Hier mit dem örtlichen Bahnpersonal und einer LE im Jahre 1902.

30,2 Kilometer bis nach Kinding verlängert. Sieht man einmal von der relativ kurzen Dampfstraßenbahn Neuötting – Altötting ab, war sie die einzige von den Königlich Bayerischen Staatsbahnen gebaute Schmalspurbahn.

Die Lokalbahn Eichstätt (LE) wurde nach den Plänen einer Dampfstraßenbahn mit 60 Metern Radius und 25 Promille Steigung erbaut. Der schwache Oberbau mit Gleislage auf oder neben der Landstraße ließ nur ein Metergewicht von 4,5 Tonnen zu. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 30, auf der Straße gar nur 15 km/h.

Die Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München lieferte 1885 die LE I und LE II. 1892 folgte die LE III, 1898 die LE IV und 1900 die LE V. Kennzeichnend für die 6100 Millimeter langen Cn2t-Maschinen mit 1800 Millimetern Achsstand war die später entfernte Triebwerksverkleidung. Bei der DRG trugen die 100 PS starken Loks die Nummern 99 071 bis 075. Mit Einstellung des Schmalspurbetriebs erfolgten ab 1932 die Ausmusterung und die Verschrottung. Für den Güterverkehr baute Krauss 1909 die 150 PS starke Gts 4/4 mit der Nummer 991. Kennzeichnend für den 8450 Millimeter langen Vierkuppler mit nur 2600 Millimetern Achsstand war neben der Triebwerksverkleidung die später ausgebaute halbautomatische Schüttfeuerung für Einmannbetrieb, deren trichterförmiger Kohlenkasten aus dem Führerhausdach ragte.

Nach dem Ersten Weltkrieg fielen im Altmühltal im Rahmen von Reparationslieferungen nach Frankreich und Belgien enorme Holztransporte an, die mit den vorhandenen Loks nicht mehr bewältigt werden konnten. Im Februar 1919 kauften



Um die vielen engen Kurven der Schmalspurstrecke meistern zu können, besaß 99 191, die frühere Gts 4/4, kurios große Überhänge.



Im Bahnhof an der Hauptstrecke durch das obere Altmühltal fanden die Gleisanlagen der weiter flussabwärts verlaufenden Schmalspurbahn lediglich auf dem Bahnhofsvorplatz genügend Raum.

die Bayerischen Staatseisenbahnen für 110 000 Mark eine 1917 von Henschel & Sohn in Kassel für die Heeresfeldeisenbahnen gebaute C'Ch4vt-Mallet mit einer Leistung von 700 PS. Diese mächtige Maschine, als Gts 2 x 3/3 mit der Nummer 996 bezeichnet, wurde von der DRG als 99 201 geführt und nach Einstellung des Schmalspurbetriebs verschrottet.

Von 1885 bis 1908 beschafften die Staatseisenbahnen für den Schmalspurbetrieb 18 zweiachsige Personenwagen, da-

Umständlicher Umbau auf Regelspur

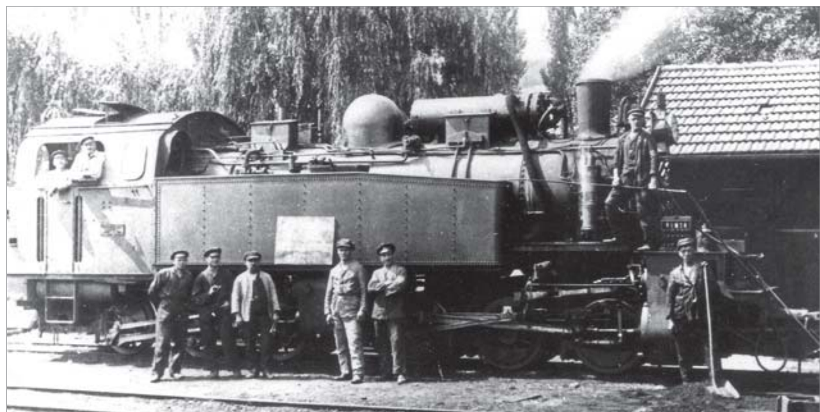
von fünf Exemplare mit abschließbarem „Schubabteil" für den Gefangenentransport. Bei 8980 Millimetern Fahrzeuglänge betrug der Achsstand fünf Meter. In jeden Personenzug war neben drei Personenwagen ein kombinierter Gepäck- und Postwagen (PPostL) eingestellt. Von den vier beschafften Wagen brannte einer am 12. Januar 1922 bei der Entgleisung eines Zuges nahe Gungolding aus. Ersatz kam in Form eines Wagens der Dampfstraßenbahn Altötting. Für den Güterverkehr auf der Schmalspurbahn waren zehn gedeckte und vier offene Güterwagen sowie 32 Langholzwagen vorhanden. Die Zahl der beschafften Rollböcke belief sich nach einer letzten MAN-Lieferung im Jahre 1920 auf stattliche 123 Stück.

Das nach Eröffnung der Talstrecke bis Kinding weiter angestiegene Güterverkehrsaufkommen (Stammholz, Juraplatten, Juraschotter) machte die Grenzen der Stammstrecke und der Schmalspur generell deutlich: Streckenführung auf beziehungsweise neben der Landstraße, Kurvenradien von lediglich 60 Metern sowie eine schwierige 1:40-Steigung zwischen Wasserzell und Eichstätt Bahnhof. Die von der normalspurigen Hauptbahn kommenden Güterwagen wurden auf Rollböcken, so genannten Transporteuren, befördert, wofür es in Eichstätt Bahnhof zwei Rollbockgruben gab. Obwohl der Rollbockbetrieb schon mit der Eröffnung der Schmalspurbahn eingeführt wurde, entfiel das umständliche Umladen der Fracht in Eichstätt Bahnhof nie zur Gänze. Dennoch erzielte die Bahn 1897 einen Betriebsüberschuss in Höhe von 25 161 Mark, der höchste aller in jenem Jahr in Betrieb befindlichen bayerischen Lokalbahnen.

Bereits 1907 wurden Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation untersucht: Von den Hauptbahnstationen Dollnstein oder Obereichstätt aus sollte im Talgrund der Altmühl eine normalspurige Lokalbahn an Wasserzell und Rebdorf vorbei nach Eichstätt geführt und die Talstrecke auf Normalspur umgebaut werden.

Der Erste Weltkrieg stoppte das weitere Vorgehen, 1919 nahm man die Planungen wieder auf. So sollte die Talstrecke auf Normalspur umgebaut und bis Beilngries verlängert werden. Ein Vorhaben, das sich aufgrund der Inflation und Weltwirtschaftskrise über zehn Jahre hinzog: Ab 12. Mai 1930 verkehrten die Normalspurzüge zwischen Beilngries und Kipfenberg und ab 15. Dezember 1932 von dort weiter bis Eichstätt Stadt. Für den Umbau der Stammstrecke lagen im März 1924 drei Entwürfe parat: Anschluss an die Hauptbahn in Obereichstätt, Standseilbahn mit 100 Promille Steigung zur Überwindung der Stufe von 34 Metern zwischen Wasserzell und Eichstätt Bahnhof, Reibungsbahn mit 50 Promille Steigung. In den Mittelpunkt der Überlegungen rückte die von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Wolfgang Bäseler, Erbauer der Oberweißbacher Bergbahn im Thüringer Wald, vorgeschlagene Seilanlage. Es galt, einen aufwendigen Tunnel durch den Schneckenberg zu vermeiden.


Um 1933 ist der Bau der neuen Normalspurtrasse bei Wasserzell in vollem Gange. Im Vordergrund liegt die alte Schmalspurstrecke.


Stolz posiert das Personal vor der riesigen Meterspur-Mallet Gts 2 x 3/3, für die selbst die schwersten Rollbock-Güterzüge kein Problem darstellten.


7616

K. B. Telegraphenstation München.

Telegramm.

MUE FR KIPFENBERG 10 38 7/11 2,40 N =

MINISTERPRAESIDENT CRAILSHEIM EXCELENZ MUENCHEN =

ANLAESSLICH DER HEUTIGEN EROEFFNUNG DER EICHSTAETT KINDINGER BAHN WAGEN ES DIE HIER VERSAMMELTEN VERTRETER EICHSTAETTS KIPFENBERGS KINDINGS EUER EXCELLENZ FUER STETS ERWIESENES GNAEDIGSTES WOHLWOLLEN EHRFURCHTSVOLLSTEN DANK ZU UEBERMITTELN =

IM AUFTRAGE MAGER BUERGERMEISTER

Zur Streckenverlängerung wagten es die Honoratioren Eichstätts, dem bayerischen Ministerpräsidenten Crailsheim per Telegramm „ihren ehrfurchtsvollsten Dank zu übermitteln".

Der Betrieb sollte sich laut Bäseler wie folgt gestalten: Der Personenzug mit Güterwagen aus Eichstätt Stadt hält in Wasserzell. Güterwagen, deren Gewicht das Fördervermögen der Seilbahn von 134 Tonnen übersteigen, werden abgehängt. Der Seilgreifer der Lokomotive nimmt das Seil auf. Durch die Zugkraft der Lok, vorgesehen ist eine GtL 4/4 (Baureihe 98.8), und das Gegengewicht von 90 Tonnen, welches das über eine Scheibe oben in Eichstätt Bahnhof laufende Seil spannt, wird der Zug über die Steilrampe befördert. Beim Abholen der in Wasserzell verbliebenen Güterwagen beziehungsweise bei der Rückfahrt des Zuges nach Eichstätt Stadt zieht die Lok das Gegengewicht wieder in die Höhe. Letzteres besteht aus einer Reihe kurzgekuppelter, mit Ballast beladener Hilfswagen mit 750 Millimetern Spurweite, die auf einem besonderen Gleis neben dem Hauptgleis laufen.

Neue Perspektiven für den Umbau eröffnete die im Eichstätter Raum von 1926 bis 1930 als Notstandsarbeit durchgeführte Altmühlregulierung. Unter Rücksichtnahme auf die bestehende Schmalspurbahn sah der Entwurf der Reichsbahndirektion München die heutige Bahntrasse vor. Im Dezember 1932 begannen die Bauarbeiten. Der hölzerne Schmalspurlokschuppen in Eichstätt Stadt wurde durch einen gemauerten zweiständigen Lokschuppen mit Dienstwohngebäude ersetzt, die Trasse der Schmalspurbahn bis zur Ladestelle Schlagbrücke für Normalspurbetrieb umgebaut. Die teils heute noch erkennbaren engen S-Kurven im Bereich der Hofmühlbrauerei, welche immer wieder zu Entgleisungen geführt hatten, wurden durch einen Streckenneubau in den Altmühlwiesen ersetzt.

Tunnellösung statt Standseilbahn

Die Haltepunkte Hofmühle und Rebdorf fasste man zu einer Station zusammen. Am Hang entlang erreicht die neue Strecke in steter Steigung den Haltepunkt Wasserzell, nach einem Damm folgt der 187 Meter lange Schneckenbergtunnel. In engem Bogen mündet die Trasse am Bahnhof Eichstätt in das Gleis 1. Die Schmalspurbahn hatte Wasserzell auf der Landstraße durchquert, den Schneckenberg umrundet und den Bahnhofsvorplatz genutzt.

Am 7. Oktober 1934 ist es so weit: Mit einem Sonderzug von München nach Eichstätt Stadt und einem Festakt auf dem dortigen Marktplatz feiert die Reichsbahndirektion München den Abschluss der Umspurungsarbeiten. Mancher erinnerte sich dabei wohl auch wieder an die Scherzworte, durch welche die einstige Schmalspurbahn noch lange im Gedächtnis der Bevölkerung des Altmühltals bewahrt bleiben sollte: „Wasserzell, Rebdorf, Hofmühl, Schlagbrück – wer hinkommt hat Glück. Schlagbrück, Hofmühl, Rebdorf, Wasserzell – wer übern Berg geht, kommt grad so schnell." □ *Leonhard Bergsteiner/ba*


ALLE AUFNAHMEN: SLG. LEONHARD BERGSTEINER

32 Jahre später feierten die Altmühltalbewohner die Eröffnung des ersten Abschnitts der neuen Normalspurbahn am 14. Mai 1930 in Kipfenberg. Der erste Regelspurzug wurde von einer Mallet-Lok des Typs BB II gezogen.

FOTO: JÜRGEN HAGEMANN

Einzelwagenzustellung: Unweit des Lehrter Güterbahnhofs bedient 93 309 einen Privatanschluss. Im Hintergrund heult eine S-Bahn in Richtung Wedding an den Auer-Werken vorbei, deren Gasglüh- und Metallfadenlampen die Straßen der Stadt und die Züge der KPEV illuminierten (März 1961).

An die Zeit, als in der Hauptstadt des Kalten Krieges der Güterverkehr noch mit Dampfloks abgewickelt wurde, erinnert die aktuelle Herbstausgabe der BAHNEpoche.

Berliner Welt von gestern

Die Eisenbahn in der Großstadt – eine großartige Symbiose. Diese fotografisch festzuhalten, dem hatte sich Jürgen Hagemann in West-Berlin verschrieben, als er im Frühjahr 1959 als frisch gebackener Ingenieur für Elektrotechnik aus Westdeutschland in die ehemalige Hauptstadt zog, weil er bei Siemens seine erste Anstellung gefunden hatte. Seine vier Aufnahmen, die wir Ihnen hier präsentieren, zeugen zum einen von seinem guten Blick für Betriebssituationen, wie eine Einzelwagenzustellung, die abzu-

FOTO: JÜRGEN HAGEMANN



Seltener Gast: Neubaulok 50 4013 des Bw Wittenberge passiert mit einem Leergüterzug West-Berlin auf dem Südring vor dem S-Bahnhof Schmargendorf. Die Aufnahme entstand kurz vor dem Bau der Mauer, die später auswärtige Loks und deren Personale fernhielt.



FOTO: JÜRGEN HAGEMANN

Die 60-jährige 91 488 (Schichau 1902) qualmt auf der Tegeler Industriebahn über die Schloßstraße, wo Opa und Enkel im Sonntagsstaat und ein chromblitzender Opel Olympia warten.

passen einem außenstehenden Fotografen viel Geduld abverlangte. Zum anderen spiegeln sie eine Zeit des Aufbruchs und der Widersprüchlichkeit wider: Auf dem Foto der 50^{40} sieht man links neben der Bahntrasse die Bresche der Stadtautobahn, die die Moderne viel mehr verkörpert als die Neubaulok aus Babelsberg. Hagemanns Aufnahme einer im Streiflicht vorbeirollenden 52 mit Steifrahmentender entstand vom menschenleeren S-Bahnsteig eines Arbeiterviertels aus, eben diese Werktätigen boykottierten das Verkehrsmittel des Arbeiter- und Bauernstaates.

Die vier Sieger- und Besatzungsmächte einigten sich auf den Grundsatz, das Eisenbahnwesen in Berlin einheitlich zu belassen. In der Konsequenz wurden der Deutschen Reichsbahn der Sowjetischen Besatzungszone die Betriebsrechte für ganz Berlin übertragen. Fortan drohte diese Reichsbahn ohne Reich zwischen Sozialismus und Kapitalismus, zwischen Brigade und Team, Transitzug und Rückzug, Ost- und Westgeld zu einem Hort voller Merkwürdigkeiten und zu einem politischen Zankapfel zu werden – wenn sie nicht gar Gefahr lief, ganz aus der Zeit zu fallen.

Triste S-Bahnstationen, zunehmend verkrautete Gleisareale und verwunschene Lokomotivschuppen erinnerten an verkehrsreiche Zeiten, in denen Berlin als die kontinentaleuropäische Bahnmetropole schlechthin galt – für immer vergangen.

Schon in den 50er-Jahren hatten Straßen und Wasserwege im Gütertransport zwischen Westdeutschland und den Westsektoren Berlins der Eisenbahn den Rang abgelaufen. Auf der Schiene kamen hauptsächlich Roh- und Brennstoffe in die Stadt – allen voran Kohle für die Kraftwerke. Daneben bestand noch ein Netz kleinteiliger Zulieferer und Anschließer, auch im deutsch-deutschen Handel: Benzin, Möbel, Kinderwagen und Briketts wurden aus der DDR in Güterwagen zugestellt. Hoffnungslos ins Hintertreffen geriet die DR freilich beim Stückgutverkehr. In den 60er-Jahren machte ihr neben privaten Speditionen nicht zuletzt auch die Gummi-Konkurrenz der Bundesbahn zu schaffen, die in West-Berlin am Anhalter Güterbahnhof eine eigene Kraftverkehrsstelle unterhielt.

Ein Eisenbahnwesen voller Merkwürdigkeiten

Im Westteil der Stadt einen kleinteiligen, personalintensiven, weil ganz auf die Dampftraktion gemünzten, und in Westgeld zu entlöhnenden Güterbetrieb am Laufen zu halten, dieser Aufwand war hochdefizitär. Wie muss es die DDR-Stellen gejuckt haben, dass die Bahnanlagen in West-Berlin voll waren von ungenutzten Gleisen und dahinrostendem Schrott. Sie wollten das überwucherte Altmetall herausfahren, als Gegenleistung für ihre Subventionierung des West-Berliner Bahnbetriebs, um wenigstens ihre Metallhütten zu füttern.

Ein Güterzug steht an einem Junimorgen 1961 in Zehlendorf zur Ausfahrt bereit, doch „da dringen einfach schwer bewaffnete USA-Besatzer kriegsmäßig in den Bahnhof ein, besetzen die Betriebsanlagen – darunter sogar das Stellwerk „Zsm" und spielen für 90 Minuten in unserem Hause Bürgerkrieg!" Zehlendorf lag im US-Sektor. Netz und Anlagen waren den jeweiligen alliierten Stadtkommandanten unterstellt. Das hat der Kommentator in der Juli-Ausgabe 1961 des *Modelleisenbahners* geflissentlich verschwiegen. □ *Robin Garn/al*



Neben dem Titelthema über die vor 50 Jahren aus dem Rennen geschiedene Bundesbahn-03^{10} mit Hochleistungskessel handeln weitere umfangreiche Beiträge der **BAHN***Epoche* vom West-Berliner Güterverkehr für den Mauerbau, den Schnelltriebwagen („Fliegenden Zügen") in Diensten des NS-Staates und der US-Regierung (1939 – 1963) und von der Straßenbahn in Würzburg.

(Erhältlich im Pressehandel oder bei der VGBahn unter www.vgbahn.info)



FOTO: JÜRGEN HAGEMANN

Das Abendlicht eines Junitages 1963 warf lange Schatten auf den leeren S-Bahnhof Putlitzstraße, als die Grunewalder 52 7242 vor einem gemischten Zug in den Güterbahnhof von Moabit rollte.

Schienen in den Untergang

Michael Reimer: Mit der Reichsbahn in den Krieg. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2016. ISBN 978-3-936893-90-8, 176 Seiten, 327 Schwarzweißabbildungen und ein Farbbild; Preis: 35 Euro.

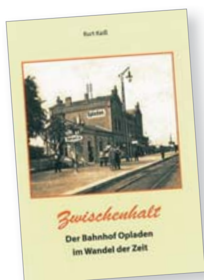


Zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn gehört zwangsläufig ihre Rolle im Zweiten Weltkrieg bei der Vorbereitung und Durchführung der Eroberungsfeldzüge des „Dritten Reichs". Die Neuerscheinung veröffentlicht eine durch einige weitere Abbildungen ergänzte Fotosammlung des Autors, welche dem Leser ein Fenster zu einer Bahn im Ausnahmezustand öffnet. Optimal wiedergegeben, zeigen sich vor allem die beeindruckende Vielfalt der verwendeten Fahrzeuge und Ausrüstung sowie der damalige, kriegsbegeisterte Zeitgeist. Im Vorwort spricht der Verfasser sein Buch von einer Kriegsverherrlichung frei, die Bahn im Krieg sei lediglich als ein genutzter Gegenstand zu betrachten. Die Bilder, nicht selten persönliche Erinnerungs- oder Pressefotos, zeigen indes oftmals eben nicht nur Rollmaterial, auch sprechen vielfach verwendete Zitate zeitgenössischer (deutscher) Agitation und Überschriften wie „Polen im Handstreich erobert" oder „Auf nach Westen" eine andere Sprache. Das Thema Zwangsarbeit bleibt, obgleich im Buch zu sehen, unkommentiert. Die damals täglich zu Dutzenden rollenden Deportationszüge werden lediglich im Vorwort mit einem Halbsatz bedacht. *oh*

Fazit: ***Dokumentation auf schwierigem historischen Terrain***

Ein Bahnhof verändert sich

Kurt Kaiß: Zwischenhalt. Der Bahnhof Opladen im Wandel der Zeit. AK Verlag und Buchhandlung, Leichlingen 2016. ISBN 978-3-9809357-9-1, 76 Seiten, über 100 Farb- und Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 11,50 Euro.

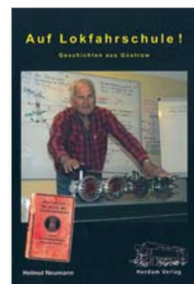


Opladen: Sofort denkt man bei diesem Stadtteil von Leverkusen an das bekannte Eisenbahnausbesserungswerk, das vor einigen Jahren einer Wohnsiedlung gewichen ist. Oder an die Firma Bender, die etliche Lokomotiven und Triebwagen für den Rohstoffkreislauf bearbeitet. Viel zu kurz kommt dabei der eigentliche Bahnhof, der eine wandlungsreiche Vergangenheit hat, wie man der äußerst informativen Broschüre entnehmen kann. Vom Empfangsgebäude aus der Privatbahnzeit im vorletzten Jahrhundert bis ins Jahr 2016 wird die Geschichte des einst bedeutenden Knotenbahnhofs ausführlich beleuchtet. Gleispläne und viele historische Aufnahmen, auch aus der Luft, vollenden ein Bahnhofsportrait, das besser nicht hätte zusammengefasst werden können. *kf*

Fazit: ***Fundierte Broschüre zum Bahnhof Opladen***

Dampflokfahren will gelernt sein

Helmut Neumann: Auf Lokfahrschule! Geschichten aus Güstrow. Herdam-Verlag, Quedlinburg 2016. ISBN 978-3-933178-37-4, 128 Seiten, 54 Schwarzweißfotos, 24 farbige Zeichnungen und Skizzen; Preis: 24,80 Euro.



Nachdem der bekannte Vollblut-Eisenbahner Helmut Neumann bereits drei sehr lesenswerte Bücher über seinen Werdegang vom Heizer zum Dampflokführer veröffentlicht hatte, folgt nun im vierten Band dieser Reihe seine Laufbahn an der legendären Lokführerschule in Güstrow. Gewohnt locker und flüssig verknüpft er dabei die Geschichte dieser Institution mit seinem eigenen Erleben. Der Leser trifft auf viele in der Bahnszene bekannte Charaktere und Vereine, die allesamt bei Neumann in die Lehre gingen. Natürlich kommen die speziellen Aspekte der Dampfloktechnik auch in diesem Band nicht zu kurz, so erklärt der Autor in einem eigenen Kapitel etwa, wie die Lok „Adler" richtig gesteuert wird. *ba*

Fazit: ***Unterhaltsame Anekdoten aus der Lokführerschule***

Hessische Kleinbahn

Jochen Fink, Ludger Kenning: Kleinbahnreise mit der alten Kassel-Naumburger. Verlag Kenning, Nordhorn 2016. ISBN 978-3-944390-07-9, 192 Seiten, 126 Farb- und 208 Schwarzweißabbildungen; Preis: 34,95 Euro.



Als Museumsbahn „Hessencourrier" ist die Strecke, welche Gegenstand der Neuerscheinung aus dem Hause Kenning ist, wohl vielen Eisenbahnfreunden geläufig. Der Laie mag sich, wenn er erstmals von ihr hört, kurz über den merkwürdigen Verlauf „von Kassel über Hof nach Naumburg" wundern, jedoch handelt es sich bei letzterem ebensowenig um eine Stadt in Sachsen-Anhalt wie es sich bei dem Zwischenhalt in Hoof um einen solchen im bayerischen Hof handelt. Wie es früher auf jener hessischen Kleinbahn Kassel-Wilhelmshöhe West – Naumburg zuging, lässt sich nun aus dem sorgfältig zusammengetragenen und bearbeiteten Band erfahren. Die geschichtliche Abhandlung befasst sich mit der Kleinbahn bis in die frühen 1980er-Jahre. Auf rund 150 Seiten folgen ausführliche sowie durch zahlreiche Zeichnungen und einige Tabellen unterstützte Erläuterungen der baulichen und betrieblichen Anlagen sowie des Rollmaterials. Mit einer kurzen Einführung in die Anfangsgeschichte des Hessencourrier e. V. bis hin zur Wiederinbetriebnahme der Originaldampflok „206" schließt das Buch. Hinsichtlich der Abbildungen begeistert es nicht nur in Anzahl und Abbildungsgröße, sondern auch mit einer konstant guten Wiedergabequalität. *oh*

Fazit: ***Streckenmonografie ohne Tadel***

Großbahn-Zäune trotzen Wind und Wetter

Eine einfache Lösung für Gartenbahner

Zur Sicherheit der kleinen LGB-Menschen auf unserer Gartenbahnanlage wurden an gefährlichen Stellen Zäune aufgestellt. Diese im Boden zu befestigen war bisher nicht immer einfach, denn sie fielen gern wieder um. Deswegen habe ich eine simple und kostengünstige Lösung umgesetzt, indem ich in die Zaunpfähle von unten kleine Edelstahl-Rundstäbe von zwei Millimetern Durchmesser geklebt habe. Zuvor muss lediglich ein passendes Loch gebohrt werden. Als Rohmaterial dienen in meinem Fall auf 30 Millimeter Länge gekürzte Schaschlik-Spieße. Nun lassen sich die Zäune problemlos aufstellen, sie werden einfach in den Boden gesteckt. Jetzt stehen sie sicher und sind mühelos auch wieder zu entfernen. *Steffen Otto*



Dank der Spieße in den Pfosten stehen die Zäune selbst bei Wind und Wetter aufrecht. Ein guter Tipp für jede Gartenbahnanlage.

Feine Schlepperkupplung für anspruchsvolle Modell-Landwirte

Fortschritt ZT 300 von Busch im Detail verbessert

Schon lange stören mich am Modell des ZT 300 von Busch die Kupplungshaken. Das ansonsten sehr gute Großserienmodell besitzt immer noch Haken zum Kuppeln wie vor 50 Jahren. Da der vor kurzem erschienene Belarus ebenfalls nicht besser ausgerüstet wurde, hilft wohl nur der Eigenbau. Im Handel sind etliche Maulkupplungen als Zubehör erhältlich. Ich habe mich für ein Roco-Produkt mit der Artikelnummer 1754 entschieden. Zum Umbau werden die Kupplungshaken entfernt (ein Bauteil mit zwei Haken, welches nur eingesteckt ist). Danach wird die Nachbildung der Ackerschiene abgenommen, welche ebenfalls werksseitig nur gesteckt ist. Nun wird eine 1,1 Millimeter große Bohrung ein wenig oberhalb der beiden sichtbaren Löcher der Ackerschienen-Befestigung eingebracht. In diese wird dann die neue Maulkupplung eingesteckt. Sie hält auch ohne Klebstoff sehr gut. Wahlweise kann jetzt noch die Ackerschiene wieder angebracht werden. In nur zehn Minuten Bastelzeit wurde der Traktor deutlich aufgewertet. *Ralf Großhennig*



Links die neue, vorbildgerechte Kupplung des ZT 300, rechts die Serien-Version.

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler



SPUR H0





Der Alex Zug - Teil 1 — Roco

Im Set sind 2 Wagen von ROCO und 1 Wagen von Tillig enthalten. Alle Fahrzeuge sind aktuell auch noch im Einsatz.

64170 / 115 18 923 | H0 | VI NEM | = | 909 | Auflage 400 | **€ 199,99**

IC Deichgraf von Westerland nach Basel - Set 1 — Roco

Inhalt: Abteilwagen 2. Klasse, Abteilwagen 2. Klasse mit Schlusslicht, Großraumwagen 2. Klasse. Weitere Sets folgen.

64166 / 115 18 893 | H0 | IV NEM | = | 909 | Auflage 300 | **€ 199,99**



Hochbordwagen Bauart Omm 52 und Omm 55, DB

Aufwendig gealterte Modelle mit realistischer Sandsteinladung und unterschiedlichen Betriebsnummern. Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und KK-Kinematik.

46025 / 114 80 535 | H0 | III NEM | ~ | 370 | Auflage 700 |



€ 99,95

Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15,
28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inh. Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361-1 06 17 07

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inh. Evelyn Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Spiel und Freizeit Wasser (Spiel und Hobby Wasser, Inh. Herrmann Josef Wasser)
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Eisenbahn & Modellbau Köngeter
(Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inh. Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen
(Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 03212-1 21 82 07

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

www.jans-modellshop.de

Verk.Spur-N-Anlage U-Form, ohne Rollmaterial, offene Modulbauweise 7-teil, 3 Ebenen, alle Magnetartikel digital gesteuert über Gleisbildstellpult, Materialkosten 2004/5 ca. 7000 €, gg. Gebot. Tel. 08254/2790137, E-Mail rk-ehmanns@web.de.

www.modellbau-chocholaty.de

www.lok-doc-wevering.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Schauanlage sucht Nachfolger. Wir suchen einen Nachfolger für unsere H0-Schauanlage mit Erweiterungspotential, entweder zum Weiterbetrieb in den derzeitigen Räumlichkeiten oder an anderem Standort. Preis VHB. Modellbahnzentrum Schluchsee, Tel.: +49/1512/7554260. m.melsbach@modellbahnzentrum.com, www.modellbahnzentrum.com.

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Zahnräder, Stirnräder, Ritzel. Einzelanfertigung schnell, günstig, bis M1. www.shop.kkpmo.com.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Lokschilder DR-Ost: 583003 € 250,–; 505002 € 300,–; 525488 € 250,–; 86086 € 150,–; 991771-7 € 200,–; 991608-1 € 200,–. 941208 DB € 300,–. Teilweise Gebrauchsspuren. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln. Gebote möglich.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Eisenbahn-Sammler-Börse EUST, 05.11.2016, 10–17 Uhr, im Bürgerhaus, 04509 Delitzsch. Ausstellung: „Rangiergeräte", 19 Uhr: Sammlerstammtisch. Info-Tel.: 034202/61361, E-Mail: schoettge@t-online.de, www.eisenbahneruniform.de.

Herpa Flugmodell 1:200 Douglas-DC10 Lufthansa. Tel.: 0421/550424.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Mä. Spur 1: 4 Umbauwg., 3-achs., 2x im ORK je € 100; 2x aus Zugpack. je € 90; 1 Schürzenspeisewg. DRG rot ORK € 250; 1 Drehschemelwg. m. Holzlad. € 125; 1 ged. GW „Sarotti" ORK € 50; 1 ged. GW „MoinMoin" € 100: Hausmann, Tel.: 0351/4415601.

Gelegenheit: Spur 0 E 194-119-4 Fulgurex-Kodama (jap.) Vitrinenmodell mit Originalbox Bj. 1985 Seriennr. 87/Bw Ingolst. Angebotspreis € 3500,– inkl. Vitrine. Tel.: 09172/407 oder 0171/2107126. info@schreinerei-halm.de.

www.spur-0.de

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Mä. H0 3082 OK neu € 115; 3319 € 99; 3390 € 115; 3326 € 99; 3079 € 79; 3817 € 79; 3098 € 69; 2890 € 110; 2861 € 99; 4789 € 79; 4391 € 69; 2864 € 139; 7192 € 25; 3601 € 20; Faller Bahnhof Jubi. 96 OK neu Nr. 111 € 75. Tel.: 0157/88584227, vosi56@gmx.de.

www.modellbahn-keppler.de

Verk. Brawa 40080, BR 65.10 DR, neu, OVP € 220,–. Tel.: 0160/74587850, abends 03731/245734.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.lokraritaetenstuebchen.de

Kesselwagen „OMV" 2-achs. + 4-achs., Brawa, Liliput, Roco + Tillig, 10 Waggons, nur gesamt zu verk. für € 265,–. Kesselwagen „Shell" Liliput 4-achs. 2 St. f. € 56,– zu verk. Tel.: 06274/927632.

www.jbmodellbahnservice.de

Gönnen Sie sich **Dampf-Lokomotiven** mit **>Sound<.** Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! **Abzüglich 30%** auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Loks, Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

www.dampfzug24.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.d-i-e-t-z.de

Vollständige, digitalisierte H0 Märklin-M-Anlage ca. Epoche III, Voralpenlandschaft mit zweigleisiger Hauptstrecke, Nebenbahnen, Betriebswerk & Industriegebiete, Abrollberg, Kieswerk. Hauptbahnhof Baden-Baden viergleisig. Mehrzugbetrieb durch autom. Blockschaltungen. >30 Weichen. Dorf Zindelstein & Hintertupfingen Haltepunkt. Steuerung auf Rollwagen. Entwickl. über 40 Jahre in zweiter Generation. U-Form. Man sitzt mitten im Geschehen. Komplett mit sehr viel rollendem Material 01, 05, 88, V 200. Alle OVP dabei, u.v.m., 8 qm. Alles VB. 0172/6769111 oder g.mzl@t-online.de.

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelltom.com

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 700,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modellbahn-pietsch.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.zuz-modellbahn.com

Modelleisenbahn-Sammlung wird aufgelöst. Loks, Wagen, Triebzüge von Märklin-Hamo, Trix, Piko, Lima, Jouef. Bei Interesse sende ich Ihnen gern eine Liste per E-Mail. Anfragen bitte an: klaus.ansgar.hacker@gmail.com.

www.modelltechnik-ziegler.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise aus den 90er Jahren für: Zentrale LZ 100, Schaltempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS 232, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.spiel-hobby-Hank.de

PRINT + INTERNET

ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · Modell Eisen Bahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 1/2017: 04.11.2016

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen
€ 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen
€ 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen
€ 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

www.hriem.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Verk.: Roco EBR 191099-1 neu OK € 145; BR 351081-5 (ex BR 23 DR) neu OK € 250; BR 57 3088 DB neu OK € 210; BR 42 188-5 Ex BR 41 Öltender neu € 245; BR 50 1815 DR neu OK € 245; BR 8976 grün Preuß. T 20 neu OK € 195. Flm. BR 01 220 DB neu OK € 185. Trix BR 54 1556 € 110. Gütz. BR 64 182 neu OK € 85; BR 861800 neu OK € 95; BR 56 2907 AEG neu OK € 130; Lok BR 1780 Sachs. grün DR BR 71 neu OK. 0385/5559076.

www.puerner.de

Verkaufe Spur H0: 1 SSK-Wagen Märklin € 10,–; 2 Talbot-Wagen Märklin € 20,–; 1 ZZ-Wg. Roco mit Aufschrift € 15,–; 1 Fad-Wg. Roco, sechsachs. € 15,–; 2 Eilzug-Wagen Fleischmann € 30,–; 1 E-Lok BR 185 Piko € 30,–. Tel.: 037291/69838.

www.moba-tech.de

Verk. Liliput-Bachm. Messzug L105 001 neu € 400,– VB, verschiedene Ludmillas 130, 132, 234, Sondermodelle von Piko, Brawa u. Roco VB. Tel.: 033086/70429 o. 0172/4600778.

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Zu verkaufen: Brawa KLV 60 Turmtriebwagen H0-AC-digital; Roco H0 Güterwagen; Trix H0 Güterwagen; Uhlenbrock Loconet-Module; Märklin K-Gleis mit Merkur-Gleisbettung; Zubehör von verschiedenen Herstellern. Liste mit Fotos unter hausmann-alpen@t-online.de.

www.modelleisenbahn.com

www.modellbahnritzer.de

www.1000Loks.de

Privater Modellbahnverkauf: Loks, Schienen, Waggons, Sondermodelle, Raritäten, Gebäude, Zubehör, Dekomaterial, alles für H0. Fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt unter **www.modellbahn-verkauf.de** oder Tel.: 02932/33884.

www.carocar.com

www.suchundfind-stuttgart.de

Vitrinenmodelle H0-Gleichstrom, Privatsammlung. Fleischm., Roco, Trix, Liliput, aus Epoche I–III, 23 Dampf- u. 4 E-Loks, z.T. mit Zubehör. Nostalgische Personen-/Güterwaggons an Privatkäufer. Liste u. nähere Info Tel.: 0911/372664.

www.mbs-dd.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe ausbaufähige Märklin-Z-Anlage 154 x 65 cm mit 2 DKW, 14 Weichen, 3 Bogenweichen, ca. 20 m Gleis, 3 Dampfloks, 4 E-Loks, 1 Diesellok, 10 Personenwagen, 9 Güterwagen, 4 Bahnhöfe, 14 Figuren, weitere Gebäude, Signale, Schaltpulte und weiteres Gleismaterial. Die Anlage ist analog aufgebaut und betriebsfähig, ohne Transformatoren. Alles ist so gut wie neu, da nach Aufbau nur die Betriebsfähigkeit geprüft wurde. Neuwert der Anlage und Zubehör ca. € 3.000,–, Verkauf für € 700,–. E. Timme, Gutenbergstr. 25, 39106 Magdeburg. Tel.: 0391/5436597, etimme@online.de.

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Verkaufe N-Anlage. L-Form 2,8 x 3,5 m, 6 Segmente, Kopfbahnhof mit Rundstrecke, 4 Blockstellen, Analogbetrieb Epoche 3, Fahrpult von der Anlage getrennt, 100-prozentige Passform der Segmente durch Messingbuchsen und Stahlstifte, angeschraubte Fassteile, staubsichere verriegelbare Deckel, Beschreibung und Fotos im N-Bahn-Magazin 6/13. Ca. 50 Loks, viele kpl. Zugpaare, Kiste voller Wagen, Fotos gerne als E-Mail rsedelmaier@t-online.de.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-keppler.de

www.Alcedo-Modellbau.de
Anlagen / Gebäude / Hintergründe

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,– auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

meinmodellhaus.de – Gestalte Modellhaus-Wände und Fenster





Peco-Flexgleise Code 75: 25 Stück € 82,50 = 45% unter Listenpreis. Unbenutzt aus Überbestand. MEC Lahnstein-Koblenz. G. Lehmkühler, Tel.: 0261/77234, www.mec-lahnstein-koblenz.de.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

50 Modellbahn-Kataloge ab 1975 von Fleischmann, Roco, Busch usw. und ca. 50 DVDs von RioGrande gegen Gebot zu verkaufen. Tel.: 089/879384.

Verk. Zeitschriften „Der Modelleisenbahner", in Buchform gebunden, mit Goldprägung, 37 Jahrgänge von 1953–1989, nur komplett, gegen Gebot. Abholung in Dresden. E. Hausmann, Tel.: 0351/4415601.

Isny-Bähnle – jetzt als gelungene DVD (da Buch vergriffen) Preis € 14,–. ew.eurich@gmx.de od. Tel.: 08378/514 (Singer).

Ca. 650 Modellbahn-Zeitschriften in neuwertigem Zustand, größtenteils kompl. Jahrgänge: 1980 bis 2008, außerdem ca. 65 Eisenbahn-Kataloge: 1965 bis 2004, nur an Selbstabholer abzugeben. Liste vorhanden. Kompl. € 100,–. Alfred Denzer, Lindenweg 13, 54484 Maring-Noviand. Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

Fleischmann-Kurier 1990–2008, Roco-Report 1992–2010, 150 Hefte zu verkaufen, zus. € 35,–. Muss abgeholt werden. K.-H. Schmitt, 63179 Obertshausen, Tel.: 0177/2105400.

www.bahnundbuch.de

Verkaufe „Die deutschen Reisezug- und Güterwagen" von E. A. Weigert (Hrsg.), EK-Verlag an Meistbietenden, mindestens € 199,– + Porto. Komplette Lose-Blatt-Sammlung bis 43. Lieferung (6/2016), alles sortiert in 4 Original-Ordnern. Zustand sehr gut, außer: teile ich auf Nachfrage per Mail mit. Neupreis > € 600,–. Gewicht > 17 kg. Porto DHL: D € 15,–, A € 33,–, CH € 50,–. ma.ma.doerr@web.de.

www.vgbahn.de

Verkaufe ca. 800 Eisenbahnbücher aus den Jahren 1880–2015, viele Raritäten! Bahnbau, Eisenbahntechnik, Fahrzeuge, Fahrzeugunterhaltung, Eisenbahn-Architektur, Gleis- und Weichenbau, Eisenbahngesch. Strecken, Bahnhöfe, Bw, AW, Bildbände, Baureihenbücher, Straßen- und Kleinbahnliteratur, Fahrpläne, Kursbücher DB/DR/Ausland, Eisenbahnkarten und -Atlanten, Vorschriften, Periodika, alte Fachschriften jahrgangsweise u.v.m. Detail-Liste 40 Seiten bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder Siegfried.Knapp@t-online.de.

www.modellbahn-keppler.de

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Märklin-Magazin, 1-69-6-15, davon 40 Jahrgänge kompl., in MM-Mappen bzw. Stehsammlern, zus. 238 Hefte für € 175,– zu verkaufen. Tel.: 030/7515324.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

www.Lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1955

GESUCHE
Dies + Das

Metallflugzeuge 1:200 von Hobbymaster Boeing 377 Strato Cruiser PAA Inflight Caravelle Air France-SAS, Douglas-DC7C SAS Swiss Air B.O.A.C. Hogan, Airbus 340-600 Iberia, Herpa o.a. Convair 440 Iberia. Tel.: 0421/550424.

Suche insges. 3 Packungen Faller-Arkaden, grau, H0, Best.-Nr. 120568. Tel.: 04821/402753, E-Mail: peter.schaedlich@gmx.net.

Gibt es im Raum Hamburg noch Modellbahner, die am Aufbau einer Anlage mitwirken möchten? Wir sind eine Modellbaugruppe, die eine Anlage in H0 2L aufbauen. Wir fahren digital, Steuerung analog. Keine Vereinsmeierei. Tel.: 040/60823828.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Welcher versierter Modellbahner verlegt hier in München eine Anlage mit Roco-Geo-Line Gleisen sowie Unterflurweichenantrieben, ich zahle pro Stunde € 30,–. G. Hollrotter, Gebelestr. 22a, 81079 München. Tel.: 089/987128.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ebenso biete ich Ihnen an, Ihre Eisenbahn-Fachliteratur zu übernehmen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Auto-Modelle Metall 1:43, Märklin Manta Design, Ford Thunderbird, alle Typen. Eisenbahn Gützold VT 137, 3-teilig, hellblau-beige. Tel.: 0421/550424.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle von privatem Modellbahnfreund bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche von Bemo aus der Serie 3260149 (RhB B 2229 rot) Spitzenverkehrswagen mit 1. Klasse Abteil und Aufschrift „Rhätische Bahn". H.J. Grübel, Holunderweg 8, 71272 Renningen.

Suche Roco 63850 BR E 32, nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche: Fleischmann 390902, DRG BR 18.5, seddin-blau, AC digital. Zustand Top mit OVP. Stucki Fridolin, Marktstr. 5, CH-8890 Flums. E-Mail: fridolin.stucki@sunrise.ch.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Trix, BRAWA, Fleischm., Roco, BEMO usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Ladenauflösungen. Ankauf auch in CH und A. Tel.: 07543/3029064, mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de

Suche Fleischmann 5653 Modus Steuerwagen + 5654 Nahverkehrswag. Tel.: 07258/7303 (abends).

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Hamburg und seine Verkehrswege

Das bildbetonte Buch des bekannten Redakteurs und Buchautors Gerhard Greß führt durch das auch in Hamburg von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel geprägte 20. Jahrhundert bis in unsere Tage.

208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 440 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



Einfach bestellen! 08141/534810 oder **bestellung@vgbahn.de**

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

"De Isenboner"
Ihr Modellbahn An- und Verkauf in Kiel
An- und Verkauf aller Spurgrößen:
1 • 0 • H0 • N • Z
Loks, Waggons, Zubehör + Komplettanlagen.
Digitalisierung und Instandsetzung aller Art
"De Isenboner" • Matthias Dorsch
Preetzer Chaussee 142 • 24146 Kiel
Tel.: 0160/96620002
www.de-isenboner.de • info@de-isenboner.de

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
JB Modellbahn Service
Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541.43 31 35
www.jbmodellbahnservice.de

Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik
Altenberger Wagen C4i-35a und BCi-35a DR und DB
N und TT
nur noch Restauslieferungen
keine Neuauflagen mehr

KUSWA Modellbau KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN
26 Jahre Modellbahn Ehrhardt
Besuchen Sie uns in der Zeit vom 7.11.16 bis 12.11.16. Sie erhalten bis zu 16% Nachlass auf alle Artikel außer auf bereits preisreduzierte Ware und Startpackungen. Es erwarten Sie Sonderangebote und Schnäppchen.
Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 Fax 341847

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

Dirk Röhricht
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24
MODELLBAHNSERVICE
SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten
SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos
Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörger"
www.modellbahnservice-dr.de

TILLIG-Clubhändler
25 Jahre Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN
Öffnungsz.: Di.–Fr. 10.00–13.00 und 14.00–18.00 Uhr • Sa. 9.00–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Züge & Zubehör
Trains & Accessoires
Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com
Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr
Sa. 9.30–13.30 Uhr
Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonia von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modellbahnmaterial Spur TT: Loks, Waggons, Zubehör – gerne Sammlung/Anlage mit Modellgleis – aber auch einzelne Artikel oder Reste – alles anbieten! Raum 06886 Wittenberg + 200 km Umkreis. Tel.: 03491/875110.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche dringend Roco Booster 10765, Verbindungskabel sowie Trafo 10725. Hans Marhold, Am Freibad 1b, 99438 Bad Berka. Tel.: 036458/31664 (ab 18 Uhr), 0177/5784540.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D-48284 Telgte.

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.modellbahnen-berlin.de

Modellbahntreff in Stahnsdorf, W.-Külz-Str. 75. Jeden Mittwoch 18.00 Uhr. Info-Tel.: 03329/612032.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

VERKAUFE Ersatzteile von Märklin, Treibräder-Treibgestelle-Lokaufbauten usw., weiter biete ich Sommerfeldt Oberleitung, neue Loks von Fleischmann an sowie von Piko. Liste per Mail bei gkbreymaier@t-online.de oder per Brief bei Modellbahn Service Kurt Breymaier, Schöllbronnerstr.7, 76275 Ettlingen.

www.menzels-lokschuppen.de

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

URLAUB
Reisen, Touristik

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.



Größte Westerwälder Sammlerbörse
Modellspielzeug • Eisenbahnen • Autos
Top-Event mit großer Spur-1-Anlage
So. 6. Nov. 11.00–17.00 Uhr
Westerwaldhalle, 56477 Rennerod
Info: Tel. 0151/14955000 oder 02664/991710
www.simplex-team-rennerod.de



Termine
Modellbahnveranstaltungen
Marktzeiten von 11-16 Uhr
16.10. Essen, Zeche Zollverein
23.10. Dinslaken, Halle der Trabrennbahn
30.10. Lingen, Emslandhallen
06.11. Castrop-Rauxel, Europahalle
12./13. Nov. EuroModell Bremen
Sa. 10-18 Uhr Messe Bremen
So. 10-17 Uhr Hallen 6 + 7
Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773, Fax: 02553-98775

Eisenbahn im Erzgebirge



Die neue Modelleisenbahner-Spezial-Ausgabe ist die Fortsetzung der im Spezial 19 begonnenen Reise durch das Eisenbahnparadies Erzgebirge, wobei der Blickwinkel von der Eröffnungszeit der Strecken bis zum aktuellen Betriebsgeschehen reicht.

84 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, mit DVD „IV K-Dampf pur", Laufzeit 55 Minuten

Best.-Nr. 941601 | € 12,50

Einfach bestellen! 08141/534810 oder **bestellung@vgbahn.de**

Schwarzwald Bauernhof Ferien, Urlaub bei Eisenbahnfreunden, Nähe Schwarzwaldbahn Biberach/Bd. ca. 5 km, Modellbahn Hausach 18 km, kostenlose Fahrt ÖPNV mit KONUS-Gästekarte u. Schwimmbadeintritt. **Unser Hof liegt in einem ruhigen** Seitental in reizvoller Einzellage, FeWo/App. 29,–/36,– €/Nacht, 2 Pers., Tiere, Forellenteich, Hofprodukte, Hausbrennerei, Edelbrände, Trampolin, Spiel-Grillplatz, Terrasse, Pool, Liegewiese. info@gureth.de, Tel.: 07835/1379, www.Gureth.de, 77736 Zell a.H.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

FIGUREN-MESSE
29. Oktober
in 61231 BAD NAUHEIM
T.030-3929490 www.figuren-magazin.de

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörsen:
von 10–15 Uhr
Fulda/Petersberg: So. 23.10., Propsteihaus, Propsteistraße
Kassel/Vellmar: So. 06.11., Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Leipzig: Sa. 19.11., Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr.
Erfurt: Sa. 03.12., Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

29.10.: 73. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt von 8–13 Uhr, in der Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Straße. Info: NMC 1963 e.V., Klaus Wunschick, Poststr. 40, 06618 Naumburg/Saale. Tel./Fax: 03445/201826, E-Mail: kwunschick@arcor.de

www.modellbahnboerse-berlin.de NEU! Sa. 03.12.: 38871 Ilsenburg/Harz, Harzlandhalle, 10–15 Uhr. 30.10.: 01069 Dresden, Alte Mensa. 13.11.: 12679 Berlin „Freizeit-Forum" Marzahn. 04.12.: 09009 Chemnitz Stadthalle. Jeweils von 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

Traditionelle Cottbuser Modellbahnbörse der BSW Gruppe „Lausitzer Modellbahnclub"
Am 19.11. + 10.12. von 10–14 Uhr
im AW Cottbus (ehem. RAW), Waisenstr. 21.
Info: M. Dörfer, Tel.: 0355/823110 (17–18 Uhr)

Modellbahnbörse mit Schauanlage, Modulen der N-Bahn-Freunde Worms
67575 Eich, Altrheinhalle
Im Wäldchen 1
Sonntag 06.11. von 11–16 Uhr
Veranstalter: Michels Modellbahnbörsen
Michael Günther, Osthofen, Tel.: 06242/1253
www.modellbahnboersen.de

30.10.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Goslar - Lindenhof. Infos: www.spielzeugbörsen.com

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

30.10.: Regensburg - Barbing, Modelleisenbahn- u. Automarkt in der Rathausgaststätte in Barbing. Tel.: 099512276 od. 015118401997, www.haasboerse.de.tl, manfred_haas1@aol.de

30.10.: 8. Modelleisenbahnbörse, 11–16 Uhr, im HefeHof in Hameln. Spur Z bis Spur G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de

05.11.: Modellbahnbörse, Alte Parteischule Erfurt, Werner-Seelenbinder-Str. 14, 9–15 Uhr. Info: TEV e.V., Tel.: 0162/6605660.

05.11.: Modellbahnbörse in 96355 Tettau, bis 1000 qm Ausstellungsfläche. Info: 09269/9560, E-Mail: dl9ndk@t-online.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörsen. 06.11.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle, Frommershausen, Pfadwiese. 19.11.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 27.11.: Bad Hersfeld, Stadthalle, Wittastr. (Kurviertel). Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

06.11.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Stadthagen - Festhalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

06.11.: Modellbörse der Eisenbahnfreunde Bietigheim-Bissingen e.V., 10–17 Uhr, Vereinsheim, Kammgarnspinnerei 16, 74321 Bietigheim-Bissingen. Info: www.efbbev.de

06.11.: 62. Modellbahnbörse, 10–15 Uhr, im Schleicenter, Schwarzer Weg (Einfahrt Parkdeck), Schleswig.

Plauener Modellbahnbörsen
30.10. • 10–16 Uhr / 27.12. • 9.30–15.30 Uhr
Oelsnitz / V. – Vogtlandsporthalle
Info und Reservierung
0171 / 93 27 552 oder **antikladen-plauen@t-online.de**

Modellbahnausstellung des MEC Elbflorenz Dresden
12./13./16./19./20.11.2016
jeweils von 10–17 Uhr in den Clubräumen Emerich-Ambros-Ufer 52 • 01159 Dresden
Infos unter: 0173/3690401

EUROSPOOR 2016
28, 29 & 30 Okt. - Jaarbeurs Utrecht, Niederlande
• Grösste Modelleisenbahnschau Europas mit über 50 in- und ausländische Modellbahnanlagen • Um 1000 qm Markt für gebrauchte und neue Eisenbahnen • Sonntag Familienrabatt, mehr infos auf www.eurospoor.nl (auch Deutsch) oder info@eurospoor.nl oder +31.(0)299.640354 • Karten online erhältlich • Gewerblich anmelden noch möglich
24 Jahre!

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 06. November, Kursaal Bad Cannstatt
Samstag, 10. Dezember, Kongresshalle Böblingen
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

06.11.: 47. Zwönitzer Modellbahnmarkt, 10–15 Uhr, Gasthof Wind, Zwönitz. Info: O. Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwönitz. Tel.: 037754/2954, www.zwoenitzer-modellbahnmarkt.de

06.11.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

12.11.: Große Modellbahn- und Modellautobörse, 78315 Radolfzell, TKM-Milchwerk, 10–16 Uhr. Info: B. Allgaier, Tel. 07551/831146 oder www.spielzeugboerse-radolfzell.de

12./13.11.: Modellbahnbörse mit Anlagen, jeweils 10–17 Uhr, Alexander-von-Humboldt Gymnasium, Adenauerallee 50, 53332 Bornheim. Info: www.ebac-bonn-sechtem.de

13.11.: GÖRLITZ Modellbahn- und Modellauto-BÖRSE, von 9–14 Uhr, im Wichernhaus, Johannes Wüstenstr. 23a. Info: www.modell-bahnhof.de

13.11.: Modellbahnmarkt der Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde Taufkirchen/Vilsen e.V., 9.30–13 Uhr, im Bürgersaal in 84416 Taufkirchen/Vils. Infos unter: www.emft.de

19.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de

19.11.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–13 Uhr, 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen. Info-Tel.: 0381/7697579.

20.11.2016 + 22.01.2017: Modellbahnbörse BUTZBACH, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

20.11.: Modellbahnbörse des Eisenbahnclub Waldkraiburg e.V., 9–16 Uhr, 84478 Waldkraiburg, Brünner Str. 7. info@eisenbahnclub-waldkraiburg.de

20.11.: Modellbahnbörse im Schützenhaus, Maschweg 9, 38350 Helmstedt. Info: EFH-Helmstedt, G. Krebs, Tel.: 05352/6471 oder E-Mail: Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de.

26.11.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

27.11.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–15 Uhr, 25548 Kellinghusen, Wiesengrundhalle. Info-Tel.: 040/6482273.

27.11.: Modellbahn-Tauschmarkt, 9.30–15 Uhr, in der Stadthalle, 65760 Eschborn, Rathausplatz 36. Info-Tel.: 06196/482129 M. Etzel, www.eisenbahnfreunde-taunus.de

27.11.: Modellbahnbörse von 11–17 Uhr in Buxtehude - Festhalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

27.11.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech in der Orangerie, 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer 06246/9069847.

27.11.: Tauschbörse von 11–16 Uhr im Clubheim der Eisenbahnfreunde Goch-Kleve, Benzstr. 24, Gocher Industriegebiet West, 47574 Goch. Info: www.efgk.cabanova.de

04.12.: Eisenbahnbörse, Haus des Gastes, 66994 Dahn, Einlass Händler 9 Uhr. Tel.: 06343/700366.

04.12.: Modellbahnbörse von 11–17 Uhr in Bielefeld - Ringlokschuppen. Infos: www.spielzeugbörsen.com

www.star-maerkte-team.de

10.12.: Tauschbörse der Eisenbahnfreunde Ravensburg Weingarten e.V., 9–16 Uhr, 88212 Ravensburg, Oberschwabenhalle. Info-Tel.: 0751/42485. www.eisenbahnfreunde-rv.de

11.12.: Modellbahn- u. Modellautobörse von 10–16 Uhr, in der Stadthalle, 64579 Gernsheim, Gg.-Schäfer-Platz. Info: 06158/7476510, www.mec-gernsheim.de

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

FOTO: HARALD FINSTER

Die meterspurige Hohenlimburger Kleinbahn war über das Sauerland hinaus eine Legende: als letzte schmalspurige Industriebahn in der Bundesrepublik, die Rollwagenzüge quer durch die Straßen einer Kleinstadt beförderte. Der Modellbauer Bastian Eberle setzte ihr ein Denkmal.

Hochbetrieb in Hohenlimburg

Anfang der 1980er-Jahre war die Hohenlimburger Kleinbahn A.G. vielen Eisenbahnfreunden in Westdeutschland bekannt. Die am 28. Mai 1900 eröffnete Meterspurbahn von gerade einmal drei Kilometern Streckenlänge diente der Bedienung der im Hohenlimburger Nahmertal ansässigen Kleineisen- und Stahlindustrie.

Als reine Güterbahn bot sie zu keiner Zeit Personenverkehr. Zudem besaß die Bahn keine eigenen Güterwagen, sondern beförderte aufgebockte Normalspurwagen, die am Bahnhof Hohenlimburg der Bundesbahn in Empfang genommen beziehungsweise wieder abgeliefert wurden. Dafür standen ab 1960 fünf zweiachsige Dieselloks im Einsatz. Anfangs hatten neun Kastendampfloks und ab 1925 zwei modernere Heißdampf-Maschinen diese durchaus anspruchsvolle Aufgabe erledigt.

Da im Nahmertal kein Platz für eine eigene Trasse vorhanden war, quälte sich das Bähnchen mit seiner stattlichen Fracht durch die enge, kurvige und dicht bebaute Unter- und Obernahmerstraße.

Zum Jahresende 1983 wurde der Verkehr auf der Hohenlimburger Kleinbahn eingestellt. Gut eine Woche zuvor, am 24. Dezember, war davon jedoch nichts zu spüren: Selbst an Heiligabend sind die örtlichen Eisenbahner noch eifrig damit beschäftigt, die anfallende Fracht abzufahren.



FOTO: BASTIAN EBERLE

Hohenlimburg 2016: Der Güterschuppen der früheren Wurag-Werke an der Obernahmerstraße steht noch unverändert, die Kleinbahn ist jedoch längst verschwunden. Für die Konstruktion der 3D-Druckteile war eine präzise fotografische Dokumentation des Vorbilds notwendig.

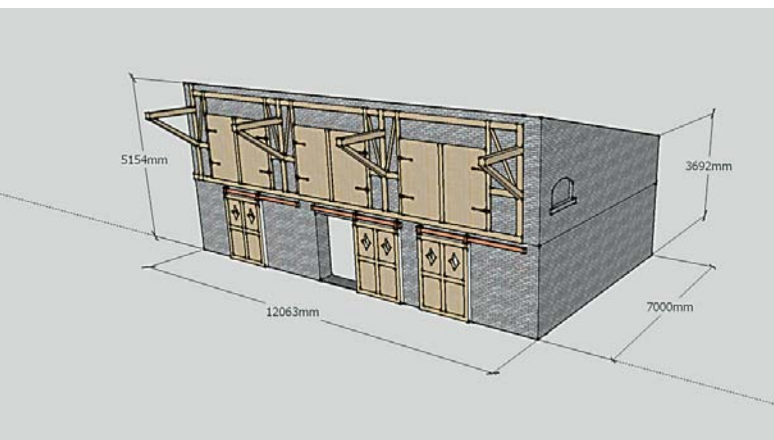
Dies war allerdings nicht der ausschlaggebende Grund für die Stilllegung des Bahnbetriebs am 31. Dezember 1983. Vielmehr war es die damals einsetzende Krise

Eine Vorbildszene traf sofort meinen Geschmack

eben jener Industrie, für welche diese Bahn einst errichtet wurde. Mit dem Kleineisengewerbe verschwand auch die Kleinbahn aus dem Hohenlimburger Straßenbild.

Anfang 2015 schenkte mir meine Frau eine kleine H0e-Diesellok von Liliput, ein Modell des Typs MV8 der Lokomotivfabrik Orenstein&Koppel. Nachdem ich mich genauer mit diesem O&K-Loktyp beschäftigt hatte, zumal Hagen und somit auch die frühere Schmalspurbahn nicht weit von mir entfernt liegen, fiel die Wahl des passenden Vorbilds recht schnell auf die ehemalige Hohenlimburger Kleinbahn.

Ein Besuch vor Ort war sehr spannend. Leider hat die Bahn den Betrieb bereits vor über 30 Jahren eingestellt. Dennoch konnte ich dort immer noch viele Relikte aus vergangenen Tagen wiederentdecken. Auf der Obernahmerstraße fiel mir gleich der Güterschuppen der ehemaligen Wurag-Werke auf. Dieser in seiner Architektur recht eigenwillige Schuppen erschien mir für die Bahn so prägend, dass ich ihn unbedingt im Maßstab 1:87 nachbauen wollte. Nun stellte sich nur noch die Frage: Wie?



Entsprechend den Fotos vom Wurag-Güterschuppen entstand diese Zeichnung am Computer. Sie diente der Erstellung der Datei, die für das Drucken der Schuppenteile im 3D-Verfahren notwendig ist.



Die fertigen und bereits kolorierten Bauteile des Wurag-Güterschuppens sind für das Bild noch ohne Klebstoff zusammengefügt. Das Liliput-H0e-Modell der kleinen O&K-Diesellok steht schon bereit.


Wie stark sich Bastian Eberle am Vorbild orientiert hat, wird auf diesem Bild im Vergleich mit der großen Vorbildaufnahme auf Seite 79 deutlich. Weitere, derzeit noch fehlende Gebäude sollen folgen.

Nach kurzem Überlegen fiel mir ein, dass sich ein guter Freund mit dem modernen Verfahren des 3D-Druckes beschäftigt. Also fuhr ich noch mal zu dem Schuppen, vermaß ihn und erstellte am PC eine 3D-Zeichnung. Dann druckte mein Freund mir die Einzelteile aus Kunststoff der Sorte PLA. Diese fügte ich mit einem geeigneten Klebstoff zusammen und lackierte sie mit Acryl- und Pulverfarben.

Die Straßen des Moduls mussten jetzt noch mit Kopfsteinpflaster bestückt werden. Dafür wollte ich nicht auf Massenware zurückgreifen, da es nicht zum Rest der Bauten gepasst hätte. Eine erste Überlegung war, die Straße aus Gips zu erstellen und das Pflaster einzuritzen. Diese Idee gefiel mir jedoch nicht, da man beim Einbau der Schienen Schwierigkeiten bekommen hätte. Daher habe ich an einem Reststück Trittschall-Isolierung aus Hartschaum-

Ergänzung der Anlage durch eigene 3D-Druckteile

stoff, wie es sie etwa für Laminatfußböden in Baumärkten zu kaufen gibt, probiert, das Pflaster einzugravieren. Bald schon zeigte sich, dass dieses Material für einen solchen Zweck hervorragend geeignet ist. Die Pflastersteine wirken auf diesem Modul sehr realistisch. Mit dieser Methode lässt sich sehr schön das alte, abgenutzte Kopfsteinpflaster auf den Gleisen der Hohenlimburger Kleinbahn nachstellen.

Auch ein langgezogenes Gebäude der Wurag-Werke, dessen Bau ich eventuell in einer der kommenden MEB-Ausgaben darstellen werde, entstand aus Trittschall-Isolierung und wurde ebenso mit Acrylfarbe lackiert und mit Pulverfarben gealtert.


Der fertige Güterschuppen vor dem Einbau in die Anlage. Auch der Sockel entstand aus Hartschaum-Trittschalldämmungsplatten, in die die Steinstruktur eingeritzt wurde. Anschließend erfolgte die passende Kolorierung des Fundaments mit Acrylfarben.



MODELLFOTOS (5): BASTIAN EBERLE

Nach dem Einbau in das Modul kann sich die ganze Szene sehen lassen. Der in den Hartschaumstoff gravierte Straßenbelag ist ein authentischer Mix aus Pflaster und Asphalt.



Zum Abschluss noch eine der herrlichen Aufnahmen des professionellen Industriefotografen Harald Finster: Am 24. Dezember 1983 rollt Lok 3 der Hohenlimburger Kleinbahn gerade aus einem der Gleisanschlüsse auf die Obernahmerstraße. Rechts steht schon die Ablösung bereit. Doch selbst der Lkw konnte den Niedergang der Kleineisenindustrie im nördlichen Sauerland nicht aufhalten.

Der Berg hinter dem Güterschuppen (siehe Seite 78) entstand in klassischer Manier aus Styropor mit einem Gipsüberzug. Alle Bäume wurden selbst gefertigt. Dieses Modul ist meine erste Modellbahnanlage, welche ich nach einem konkreten Vorbild gebaut habe. Mittlerweile besitze ich sogar einen eigenen 3D-Drucker, mit dem ich weitere Teile speziell für meine Hohenlimburger Kleinbahn nachbauen möchte.

Zurzeit entsteht das nächste Modul für meine H0e-Anlage. Es handelt sich hierbei um ein Motiv mit einer Werkshalle der Firma Krupp. Die Halle weist stattliche Abmessungen auf: eine Länge von 80 Zentimetern, 40 Zentimeter Breite und 30 Zentimeter Höhe. Auch diese Halle wird natürlich an die Strecke angeschlossen werden, auf der übrigens H0e-Gleise von Roco zum Einsatz kommen. Die Kleinbahn beliefert dann, über die Lokmaus II von Roco/Lenz digital gesteuert, mit ihren Rollwagenzügen das im Modell wiedererstandene Werk mit Rohmaterial wie Stahlbrammen und Coils. Würde ich allein die Hauptstrecke der Hohenlimburger Kleinbahn durch das Nahmertal in voller Länge nachbauen, käme ich auf insgesamt 37 Module mit einer Länge von jeweils einem Meter. Aber die weitere Entwicklung meiner Anlage ist noch Zukunftsmusik. □ *Bastian Eberle/ba*



Richtig schnuckelig wirkt der neue Schuppen von Real-Modell für Spur 0. Er stellt die passende Behausung für die kleine Klv 04 vom selben Anbieter dar, eine echte „Nuckelpinne" unter den Motordraisinen.

Eckart Erb hat sich in seiner aktuellen MEB-Werkstatt der kleinen Bahnmeisterei von Real-Modell angenommen, einer Gebäudeneuheit für die Freunde des Maßstabs 1:45.

Bahnmeisters Draisinen-Bureau

„Bahnmeister-Bureau mit Draisinenschuppen", so lautete die offizielle Bezeichnung des kleinen Vorbildgebäudes um die Jahrhundertwende. Der Bahnmeister hatte seinerzeit mit einer oder mehreren Rotten von Bahnarbeitern für die Unterhaltung und Instandsetzung des Schienenweges in einem zugewiesenen Bereich zu sorgen – oft im Umfeld eines Bahnhofs. Die zur Verfügung stehende Draisine war damals sicher zunächst eine Handhebeldraisine, später dürfte sich der Bahnmeister aber an einer wesentlich komfortableren Motordraisine erfreut haben. Mit dieser inspizierte er dann entspannt und wettergeschützt die auszuführenden Arbeiten und deren gewissenhafte Erledigung.

Das unspektakuläre, zeittypische Bauwerk aus dem Thüringischen, welches jedoch auch überall sonst in Deutschland stehen könnte, wird nun von der Firma



1 Der Bausatz des Draisinenschuppens besteht aus einer übersichtlichen Anzahl von Teilen und eignet sich daher auch für Anfänger.



2 Einfach gestaltet sich das Verfugen der Ziegelgefache: mitgelieferte Farbe auftragen, trocknen lassen und vorsichtig abwischen.



Die Draufsicht offenbart die perfekt an das Modell der Motordraisine angepassten Abmessungen des Gebäudes und die präzise Fertigung aller Bauteile.



Bei meinem Modell aus der Vorserie verblieb ein Spalt zwischen den Dachflächen. Er ist mit einer guten Spachtelmasse jedoch schnell verschlossen.

Real-Modell aus Schleswig-Holstein aufgegriffen. Schließlich soll ihrer kürzlich auf den Markt gebrachten Motordraisine vom Typ Klv 04 eine adäquate Heimstätte geboten werden. Der übersichtliche Bausatz aus Resin im exakten Maßstab 1:45 ist direkt beim Hersteller im Internet erhältlich. Die benötigte Grundfläche des Modells beträgt nur 7,3 x 13,5 Zentimeter. Dank dieses bescheidenen Flächenverbrauchs ist der Draisinenschuppen praktisch auf jeder Anlage problemlos einsetzbar.

Die Ziegelmauer- und Fachwerkstrukturen, die feinen Sprossenfenster und Torflügel werden vom Modell in vorbildgerechter Genauigkeit wiedergegeben. Selbstklebende HDF-Teile bei den Torflügeln erleichtern die Montage und optimieren zudem deren Detaillierung.

Ein Modell, welches in jede Anlagen-Ecke passt

Vor dem Baubeginn sind die Resin-Elemente sorgfältig mit einer Sandpapierfeile zu versäubern und in handwarmem Wasser, dem etwas Spülmittel hinzugefügt wurde, zu entfetten. Eine Probeaufstellung zeigt, ob alle Teile gut aneinanderpassen. Im Zweifelsfall können bei den Eckverbindungen der Wandteile die inneren Kanten abgerundet werden.

Das Verfugen der Ziegelgefache gelingt mit der beigefügten Fugenfarbe ausnehmend leicht: Die Ziegelflächen werden mit Farbe eingeschlämmt. Nach etwa 40 bis 60 Minuten kann die angetrocknete Masse mit einem leicht angefeuchteten Wattestäbchen oder einem kleinen Schwamm so entfernt werden, dass sie nur noch in den Fugen verbleibt. Das präzise Zusammenkleben der vier Wände erfolgt dann am besten mit Hilfe von Sekundenkleber, zunächst punktuell, dann im inneren Winkel durchlaufend. Ein rechtwinkeliger Holzklotz oder, wie in meinem Fall, eine Gehrungslade erleichtert dabei das fehlerfreie Ausrichten der Teile sehr. Die Mittelwand als Trennung von Fahrzeugschuppen und Büroraum wird zuletzt montiert, eventuell muss sie vorher seitlich noch etwas eingepasst werden.

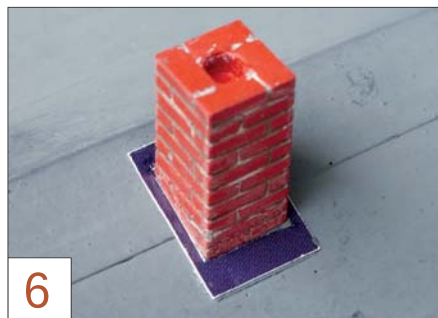
Als gut deckende und schnell trocknende Farbe für die Fachwerkbalken hat sich die Acrylfarbe Life Colours von Elita-Modelle bewährt, deren Mattheitsgrad per Additivpulver individuell einstellbar ist. Türen und Fensterprofile werden sprühlackiert, das Fensterglas (1,7 x 2,4 Zentimeter) kann dann mit einigen kleinen Tropfen Pattex Kraftkleber (lösungsmittelfrei) fixiert werden. Nach dem Durchtrocknen wird das gesamte Fenster von vorne in die Wandöffnung eingesetzt.

Die beiden Dachplatten werden genau auf dem Hausfirst zusammengeschoben, nachdem zuvor ein paar Tropfen Sekundenkleber auf die Firstklebeflächen aufgeträufelt wurden. Eine Verbindung mit den Wänden erfolgt dabei nicht. So bleibt das Dach für eine künftige Inneneinrichtung abnehmbar. Eine Verstärkung der First-Klebenaht mit Stabilit oder einem ähnlichen Kraftklebstoff ist nur dann empfehlenswert, wenn das Dach später häufiger abgenommen werden soll.

Am Schornstein verbessert eine zusätzliche Manschette aus Papier den vorbildgetreuen Eindruck des Dachanschlusses. Das Dach selbst habe ich danach pappenbahnenweise mit einem 10er-Aquarellpinsel satt eingestrichen, gut eignet sich matte Revell- oder Humbrol-Farbe. Die Dachrinnen und Windbretter sollten farblich abge-



Die drei Balkenenden an jeder Giebelseite unterhalb des Daches werden mit passenden Teilen aus der Bastelkiste nachgebildet.



Der Schornstein ist nach dem Verfugen und vor dem Aufkleben in seinem Neigungswinkel exakt an die Dachschräge anzupassen.



Die Pinsel-Bemalung der Fachwerkbalken in dunklem Braun wird durch deren unauffälliges Hervorstehen wesentlich erleichtert.



8

Zum Auftragen des Klebers auf die Fensterrahmen empfiehlt sich ein Zahnstocher, mit dem eine feine Dosierung spielend gelingt.



9

Den verbleibenden kleinen Spalt unter dem eingeklebten Fenster nutzte ich für den Einbau eines vorbildgerechten Fensterbretts.



10

Die Zwischenwand mit ihrer Echtholztür ist gut detailliert. Die beiden Bohrungen dienen der Kabeldurchführung für die Beleuchtung.

setzt werden. Zudem sind die Fallrohre aus einem Alustab zu biegen, der Hauswand anzupassen und vor dem Einbau zu lackieren. In diesem Fall ist eine vorherige Grundierung empfehlenswert.

Die Schuppentore sind mit selbstklebendem Echtholzfurnier sehr realistisch angelegt und lassen sich verzugsfrei montieren, sofern man keine wasserhaltigen Farben verwendet. Um sie beweglich zu machen, eignet sich der Scharniersatz Z-395 von Real-Modell oder die Alternative AD-20515 von Addie. Die Scharniere von Real-Modell sind zierlicher, müssen jedoch selbst gebogen werden. Die Addie-Variante ist einbaufertig, aber etwas gröber ausgelegt. Beim Einbau sollte man darauf achten, dass die Tore am Scharnier innen zum Ausschwenken genügend Spiel haben. In den Draisinenraum passt das kurze Lenz-Gleis mit der Art.-Nr. 45011. Abdeckungen aus 0,5 Millimeter starkem Polystyrol in den Maßen 6,1 x 1 Zentimeter (2 x) und 3,1 x 8 Zentimeter verhindern, dass unser Bahnmeister in die Gleiszwischenräume fällt. Der Einbau des Anschlussgleises erfolgte beim Vorbild in der Regel im rechten Winkel zum Betriebsgleis. Die Draisine wurde bis dorthin vorgefahren und mit Hilfe des eingebauten Drehstempels unter ihrem Boden um 90 Grad in die gewünschte Fahrtrichtung gedreht.

Als Ausstaffierungsteile empfehlen sich für diesen Bausatz einige Baustellenzeichen der Eisenbahn, eine Tankanlage mit Ölfass und der Einbau von Innenlampen. Das Angebot einer Inneneinrichtung folgt sicher demnächst durch den Hersteller

Für das Büro gibt es bereits Zubehör

selbst. Für eventuelle menschliche Bedürfnisse ist bereits ein Abort-Anbau verfügbar. Und damit unser Bahnmeister im Notfall immer schnell erreichbar ist, hat die Firma extra Telefonapparate in 0 aus ihrem neuesten 3D-Drucker für ihn herausgebracht.

Fazit: Die kleine Bahnmeisterei von Real-Modell ist eine sinnvolle Ergänzung des Klv-Bausatzes, die auch in einer verlängerten Version als doppelt langes Gebäude für größere Bahnhöfe sicher einen guten Eindruck machen dürfte. Mit einem Bastel-Aufwand von ein bis zwei Wochenenden ist die Arbeit überschaubar und das Ergebnis sehr erfreulich. ☐ *Eckart Erb/ba*



11

Leider sind die beweglichen Scharniere nicht im Bausatz enthalten. Man kann sie jedoch als Zurüstteile bei verschiedenen Anbietern erwerben und an die Schuppentore anpassen. Auf dem Bild zeigen sie sich noch unlackiert.



12

Der Fußboden des Büros aus Sperrholz liegt wegen des recht hohen Lenz-Gleises etwas über dem Bodenniveau des Schuppens.

FOTOS: ECKART ERB

Bei Piko wird die Agenda „DB-Einheitselektroloks als H0-Expert-Modelle“ konsequent umgesetzt. Diesmal wurde die Schnellzugmaschine der Baureihe E 10 ausgewählt.

Stahlblau und schnell

Mittlerweile bewegen sich die Loks des einst als Mittelklasse der Modellbahn propagierten „Expert“-Programms auf einem derart hohen Nachbildungsniveau, dass kaum noch ein Unterschied zur Produktlinie „Piko Classic“ auszumachen ist. Die neue E 10 im Maßstab 1:87 ist einmal mehr ein Beweis dafür.

Bereits auf den ersten Blick zeigt sich die in allen Proportionen gelungene Umsetzung des großen Vorbildes. In Sonneberg hat man sich für eine Lok aus den ersten Lieferserien entschieden, die noch große Einfachlampen und eine umlaufende Regenrinne samt silbern lackiertem Dach besitzt. Mit stahlblauer Farbgebung und der Betriebsnummer E 10 110 entspricht das Modell der Epoche III. Originelle Idee: Die Ordnungsnummer nimmt die spätere EDV-Baureihen-Bezeichnung vorweg.

Ein verbesserter Formenbau spiegelt sich in den kaum mehr wahrnehmbaren Formtrennkanten wieder. Die für dieses Vorbild korrekten Schweiger-Lüftungsgitter sitzen in der richtigen Position zur Außenwand. Die Fenster überzeugen mit eingravierten Details wie der Frontscheibenheizung und sind passgenau eingebaut. Sämtliche Griffstangen sind extra eingesetzte, ausreichend stabile Kunststoffteile. Dies gilt auch für die Zurüstteile am Pufferträger, die sich problemlos anbringen lassen. Das Laufwerk überzeugt mit sehr plastisch gravierten und gut detaillierten Drehgestellblenden. Nur die Kühlschlange wurde ein wenig vereinfacht.

Die Lampen, mittels LED erleuchtet, geben den typischen Spitzenlicht-Eindruck der Einheitselektroloks perfekt wieder.

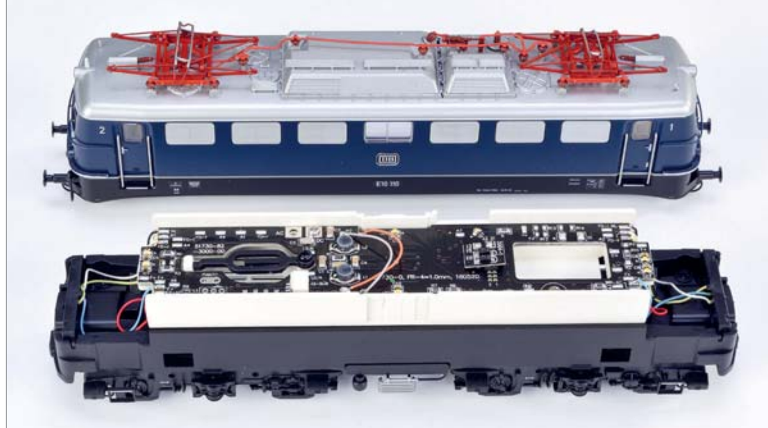
Auf dem Dach finden sich die bekannten, in der Formgebung leicht vereinfachten Nachbildungen der Stromabnehmerbauart DBS 54, welche auch auf allen anderen Expert-Elektroloks zum Einbau kommen, deren Vorbilder mit Scherenstromabnehmern ausgerüstet sind. Leider rastet



Die Lokfront entspricht exakt dem Vorbild. Wie schon bei der E 41 von Piko sind auch die Stirnleuchten der E 10 perfekt wiedergegeben.

FOTOS: RAINER ALBRECHT





Im Inneren ist genügend Platz für Decoder und Sound-Lautsprecher vorhanden. Das abgenommene Gehäuse weist eine vollständige Dachausrüstung auf.



Die Seitenansicht der E 10 zeigt eine saubere Lackierung und Beschriftung. Der DB-Keks wurde sogar plastisch ausgeführt.

einer der beiden Pantographen bei unserem Besprechungsmuster nicht exakt in die Halterung ein, so dass er im abgebügelten Zustand schräg auf dem Dach sitzt.

Ansonsten ist die Dachausrüstung jedoch fein und vorbildgerecht ausgeführt worden, in einem Punkt wurde sogar des Guten zu viel getan: Die typische DB-Zugbahnfunk-Antenne gab es in dieser Form erst in der Epoche IV. Das Dach selbst weist gestochen scharf gravierte Lüftergitter und Wartungsluken auf, die Laufbleche sind extra eingesetzt. Nur eine der beiden inzwischen als freistehende Teile ausgeführten Druckluftpfeifen kam bereits leicht verbogen aus der Schachtel.

Die Fahreigenschaften des analogen Modells sind ausgezeichnet, Motor und Getriebe arbeiten geräuscharm. Die Lok setzt sich sanft in Bewegung und behält im gesamten Fahrspannungsbereich exzellente Regeleigenschaften bei. Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes beträgt 150 km/h und wird vom Modell überschritten, allerdings noch innerhalb der gültigen NEM-Toleranzen.

Bekanntlich teilt sich die Kasten-E 10 mit der Baureihe E 40 ein gemeinsames Gehäuse. Es ist also nur noch eine Frage der Zeit, bis auch das flaschengrüne Pendant für den Güterzugdienst von Piko auf die H0-Gleise rollt. □ *Alexander Bergner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 51730
- **Gehäuse/Rahmen:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse wirkt über Kardanwellen auf vier Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 370 Gramm
- **Vmin (1,5 Volt):** 8 km/h
- **Vmax (12 Volt):** 185 km/h
- **Beleuchtung:** Leuchtdioden mit fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel Weiß-Rot
- **Schnittstelle:** PluX 22
- **Preis:** 169,99 Euro (UVP)



Die Gestaltung der DB-Kasten-E 10 folgte eher praktischen Gesichtspunkten. So wirkt auch das neue Piko-H0-Modell mehr sachlich als rasant.

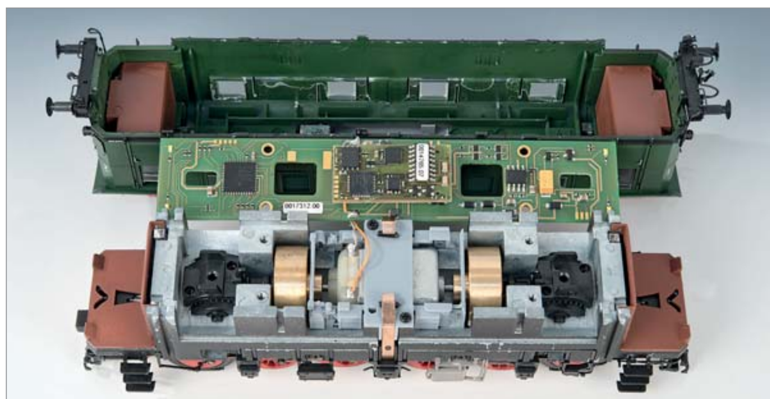
Mit der E 75 präsentiert Brawa nun seine Hauptneuheit des Jahres 2015. Das eine Jahr Wartezeit hat sich gelohnt, denn ausgeliefert wird ein Prachtmodell.

Elektrisches Sahnestück

Aufbauend auf den nicht durchgängig positiven Erfahrungen mit der Güterzug-E-Lok E 77 gab die DRG im Jahr 1926 verbesserte Maschinen in Auftrag. Die neuen Lokomotiven sollten insbesondere einen durchgehenden Hauptrahmen erhalten, bei der E 77 war dieser noch dreiteilig ausgeführt. Man erhoffte sich bessere Fahreigenschaften, doch konnte die Höchstgeschwindigkeit nur um 5 km/h auf Tempo 70 angehoben werden. Von den geplanten 79 Loks wurden nur 31 ausgeliefert, die auf das mittel- (E 75 51 bis 69) und süddeutsche Netz (E 75 01 bis 12) verteilt wurden. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben alle Maschinen bis auf zwei in Bayern.



In der Epoche IV waren die 175 nicht mehr im Bw Freilassing zu Hause. Trotzdem bietet das Pola-Modell einen passenden Hintergrund für Brawas Altbau-E-Lok.



Der Fahrwerksblock bietet trotz seiner Massivität Raum für zwei üppige Schwungmassen und eine realistisch wirkende Motorraum-Inneneinrichtung.



Der Dachbereich gefällt mit filigranen SBS-10-Stromabnehmern und vollständiger Leitungsführung.

Davon gingen 22 wieder in Betrieb. Die letzten Loks wurden von Treuchtlingen und Ingolstadt aus bis 1972 eingesetzt. Drei E 75 wurden 1960/61 im AW Freimann modernisiert, darunter E 75 09.

Diese Maschine hat sich Brawa für sein Epoche-IV-Modell (Bw Treuchtlingen; „Unt. L0 Mf 23.2.68“) zum Vorbild genommen. Äußerlich unterschieden sich die modernisierten Loks durch geänderte Fronten mit gummigefassten Fenstern und die entfallenen Blenden. Das Dach kam ohne den markanten Vorbau aus und wirkte mit dem einfachen Überstand nun fast eleganter als die Ursprungsausführung.

Technik und Details – an der E 75 passt alles

Brawa teilte die Gehäuse- und Dachform unsichtbar hinter den Türen und konnte so alle Unterschiede zur Ursprungsausführung einfach umsetzen. Das Kunststoffgehäuse lässt selbst kleinste Details nicht vermissen, Nietenreihen und Bänder sind ebenso scharfkantig graviert wie beispielsweise die vielen feinen Leitungen an der Rahmenunterkante. Die Trittstufen an den Führerständen sowie auf den Pufferträgern sind maßstäblich fein geriffelt. Die Kunststoff-Griffstangen, Elektroleitungen, das Schild an den Gehäuseschrägen (in früheren Zeiten schwarz zum Anschreiben der Zugnummer), die Aufnahme für die (in der Epoche IV nicht mehr vorhandene) Aufstiegsleiter oberhalb der Pufferträger – alle Details aufzuzählen, ist fast unmöglich. Vergessen wurde offensichtlich nichts. Auch das Fahrwerk glänzt durch eine vollständige Nachbildung: Vorbildgemäße Ausbildung der Gegengewichte mit den Abdeckungen der eingesetzten Blei-Gewichte, Radnaben mit Zentrierbohrungen, dunkel stahlfarben brünierte Treibstangen, Antriebe für Tacho, Sifa und Schmierpumpe an den Vorgelegewellen – man kann sich nicht sattsehen. Ein Hingucker sind auch die beiden aufgeschobenen Seitenfenster, durch die der Blick auf den im Sichtbereich der Fenster vollständig eingerichteten Maschinenraum fällt. Dort sind beispielsweise die schwarzen Abdeckungen der beiden Motoren zu erkennen. Der Dachbereich kann mit filigranen SBS-10-Stromabnehmern (deren Schleifbügel eher dunkelgrau statt rot gefärbt sein sollten) und vollständiger Leitungsführung punkten. Bei unserem Fotomuster brach leider während des Testbetriebs eine Leitung ab.

Die Modelltechnik gibt keinerlei Anlass zur Kritik. Das Fahrwerk ist ganz auf Betriebssicherheit konstruiert: Die inneren Kuppelradsätze sind federnd gelagert, ein äußerer Treibradsatz (derjenige ohne Haftreifen) ist kippbar, wodurch sich eine Dreipunktlagerung ergibt. Die zwei Schwungmassen gewährleisten einen üppigen Auslauf, so dass man auf eine Stromabnahme über die Vorlaufachsen verzichten konnte. Zu den Fahreigenschaften lässt sich, passend zum bayerischen Einsatzgebiet des Vorbildes, nur sagen: „Die läuft wie ein Glöckerl.“ Sehr leise gleitet das Modell dahin, vom Döhler & Haas-Decoder unübertroffen geregelt. Die Minimalgeschwindigkeit ist quasi nicht messbar, das Maximaltempo liegt aber erstaunlicherweise 2 km/h unterhalb der Vorbildgeschwindigkeit. Ein leichtes Taumeln unseres Besprechungsmusters passt zur Stangen-E-Lok. Den sehr realistischen Sound konnten die Entwickler von der betriebsfähigen E 77 10 ableiten. Die LED-Beleuchtung schließt Führerstände und Maschinenraum ein und lässt keine Wünsche offen. Angesichts der gebotenen Qualität bezüglich Detaillierung und Technik und der 340 Einzelteile, die Brawa für eine E 75 aufbietet, ist der geforderte Preis angemessen. ☐ *abp*



FOTOS: BAUER-PORTNER

Ob Fahrwerksdetails, Motorraum-Inneneinrichtung oder Bedruckung: Alles bestens.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Bestellnummer:** 43210 („Digital EXTRA“)
- **Gehäuse/Rahmen:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor mit zwei Schwungmassen wirkt über Schneckengetriebe auf zwei äußere Kuppelradsätze
- **Haftreifen:** Zwei, auf einem Radsatz
- **Gewicht:** 470 Gramm
- **Vmin (Fst. 1):** ‹ 1 km/h
- **Vmax (Fst. 28):** 68 km/h
- **Beleuchtung:** LED
- **Schnittstelle:** PluX 22
- **Preis:** 429,90 Euro (UVP)



Piko hat das Vorbild der BR 102.1 mit seiner detailreichen H0-Nachbildung gut getroffen. Decoder und Lautsprecher können unkompliziert nachgerüstet werden.

Auf 101 folgt 102.1, so die logische und gelungene Schlussfolgerung von Piko in Sachen DR-Rangierloks in H0.

Gartenlaube

Nach einigen Varianten der V 15-/V 22-Familie (BR 101) in H0 widmete sich Piko nun auch der V 23 respektive 102.1 der DR. Mit einem Radstand von 3560 Millimetern und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h eigneten sich die 1970 eingeführten Rangierdiesellokomotiven selbst für den Zugdienst auf Nebenbahnen, während Motorleistung und Anfahrzugkraft auch für den Verschub auf großen Personenbahnhöfen ausreichten.

Das neue Modell überzeugt auf den ersten Blick. Authentisch werden die im Unterschied zur 101 kantigeren Umrisse und die größeren Dimensionen wiedergegeben. Die detailreiche hintere Stirnseite verführt zum Rückwärtsfahren: An dem feinen Geländer, dem Feuerlöscher und der kleinen, mittigen Tür, durch die man beim Vorbild in die „Laube" schlüpfen

Das Modell verführt zum Rückwärtsfahren

kann, was der 102.1 wohl zum Spitznamen „Gartenlaube" verhalf, bleibt das Auge gerne hängen. Durch die großen Fenster ist der nachgebildete Führerstand zu erkennen. Filigran zeigt sich auch das Fahrwerk: Bremszylindergestänge und Sandfallrohre sind Einzelteile, die in Radebene befindlichen Bremsklötze sind an der Bodenplatte angegossen. Will man Kupplungen und Bremsschläuche nachrüsten, geht das unkompliziert vonstatten. Doch die Einfüllöffnungen der vorderen Sandbehälter, beim Vorbild jeweils in den Aussparungen der vorderen Aufstiege untergebracht, fehlen. Etwas auffällig sind auch die rechteckigen, warmweißen LED der Scheinwerfer.

Die Fahrleistungen des getesteten Analogmodells sind unauffällig. Es benötigt etwa 2,4 Volt zum Anfahren, lässt sich aber bis auf 4 km/h bei 1,5 Volt herunterregeln, ohne stehen zu bleiben. Die Vorbildgeschwindigkeit von 40 km/h erreicht die Kleine bereits bei 6,4 Volt, liegt Nennspannung an, erreicht sie 73 km/h. Das entspricht zwar nicht mehr der NEM (52 km/h), dürfte aber manchem Modellbahner dennoch willkommen sein, geht es so doch wesentlich zügiger von A nach B. Die Stromaufnahme ist dank eines beweglichen Radsatzes störungsfrei, auch ist das gleichmäßige Fahrgeräusch nicht unangenehm. Und die Zugleistung, so ganz ohne Haftreifen? Testrunden mit einem zweieinhalb Meter langen Güterzug waren problemlos, und auch einen Schnellzug mit zehn Wagen bringt das H0-Modell in der Ebene zuverlässig in die Abstellgruppe.

Der Preis ist angemessen. DR-Freunden wird diese ideale Modellbahn-Rangierlok viel Freude machen. □ *Olaf Haensch*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 52630
- **Gehäuse/Rahmen:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse wirkt über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf hinteren Radsatz, weiter über Kuppelstangen
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** 136 Gramm
- **Beleuchtung:** Weiß-Rot-Lichtwechsel, Führerstand (digital schaltbar, ebenso die Schlussleuchten)
- **Schnittstelle:** PluX 22
- **Preis:** 119,99 Euro (UVP)



Pikos 102.1 zeichnet sich beispielsweise durch angesetzte Details wie Typhone, Griffstangen, Feuerlöscher und Antenne aus. Kupplungen und Bremsschläuche können zugerüstet werden.

FOTOS: ALEXANDER BERGNER



Perfekt umgesetzt wurde die formschöne Neubautenderlok der DB. Von der 65 018 in Spur 0 sind noch einige Modelle verfügbar.

MBW überrascht die Spur-0-Fans mit seinem ersten Messing-Kleinserienmodell. Die Baureihe 65 erscheint im Großserien-Maßstab.

Kleinserie in 1:45!

Was war zuerst da, das Huhn oder das Ei? Für die Spur 0 lässt sich die Frage eindeutig beantworten, denn der Maßstab 1:43,5 war lange vor 1:45 am Markt. Geprägt wurde der 1:43,5-Markt lange durch teure Kleinserien-Messing-Modelle, der 1:45-Markt dagegen durch erschwingliche Großserien-Kunststoffmodelle. Spur-0-Freunde bilden nun drei Lager: die Enthusiasten, die von jeher Kleinserien-Fahrzeuge bevorzugen und konsequent dabei bleiben, die (Lenz-) Neueinsteiger in die Spur 0 und solche, die beide Maßstäbe kombinieren. Sind denn die Unterschiede im Maßstab zu sehen? Die Antwort lautet: „Jein." Nur im direkten Modellvergleich erscheint 1:43,5 minimal bulliger. Bernhard Lenz jedenfalls hat seine Modelle in 1:45 herausgebracht und der Erfolg gibt ihm Recht. Brawa und MBW folgten mit weiteren Kunststoffmodellen im selben Maßstab.

Eine sehr erfreuliche Überraschung ist es, dass nun ein maßstabskompatibles Kleinserien-Modell in Messingbauweise erscheint. Preislich liegt die 65 mit knapp 2000 Euro zwischen beiden Lagern. Doch die Nachfrage ist so gut, dass die meisten Modelle bereits verkauft sind. Mit der DB-Neubautenderlok wurde eine Angebotslücke gefüllt. In absehbarer Zeit werden die passenden MBW-Silberlinge dazukommen, so dass stimmige Spur-0-Garnituren für den Nahverkehr möglich sind.

Als Ersatz für die preußischen Baureihen 78 und 93.5 wurde die 65 den Bw Darmstadt, Düsseldorf, Remscheid-Lennep und Letmathe zugewiesen. Die Lok fuhr im S-Bahn-Vorlaufbetrieb genauso wie vor Güterzügen. Ein Allround-Talent, welches sich gut auf vielen Modellbahnanlagen einsetzen lässt. 65 018 wird als letzte ihrer Art bei der Stoom Stichting Nederland betriebsfähig erhalten.

Das MBW-Handmuster besticht auf den ersten Blick durch eine überwältigende Detailvielfalt, sowohl am Fahrwerk als auch an den Aufbauten. Das Modell besteht überwiegend aus Messing und Edelstahl. Die Vorreiber und die Rauchkammertür sind beweglich. Für die realistische Nachbildung der Dampflokgeräusche sorgt der neueste ESU-Loksound, der durch einen getakteten ESU-Dampfgenerator ergänzt wird. Die kulissengeführte Kupplung lässt sich elektrisch fernbedienen. Originalkupplungen liegen zum Tausch bei. Die LED-Beleuchtung ist warmweiß, die rote Schlussbeleuchtung gesondert schaltbar. Nächtlicher Modellbahnbetrieb wird durch die Triebwerks- und Führerstandsbeleuchtung sowie das Flackern der Feuerbüchse bereichert. Der hochdetaillierte Führerstand punktet mit mehrfarbig lackierten Armaturen. In dieser Preisklasse üblich sind die geätzten Lokschilder. Der Mindestradius beträgt 880 Millimeter. Bei einer Länge von zirka 34 Zentimetern wiegt die 65 etwa 2,8 Kilogramm. □ *fz*



FOTOS (2): FRANK ZARGES

Die Radreifen sind aus Edelstahl gefertigt. Der Antrieb erfolgt durch einen Maxon-Glockenankermotor über ein kugelgelagertes Getriebe.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbild- und Maßstabswahl; Ganzmetallbauweise; Detaillierung und technische Ausstattung*

KONTRA: *Geringe Verfügbarkeit*

BESTELLNUMMER: –

PREIS: *zirka 2000 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒▲

Das H0-Modell macht mit Ansetzteilen und einer aufwendigen Bedruckung eine gute Figur. Das Fehlen einer Inneneinrichtung bleibt dank dunkler Scheiben verborgen.



Mit einem neuen H0-LINT wagt Märklin den Spagat zwischen Anspruch und Anfängertauglichkeit.

Ein LINT fürs Kind?

Für Kinder ab sechs Jahren sowie (Wieder-)Einsteiger ist Märklins Programm „Start Up“ gedacht. Jüngster Zuwachs ist der LINT 27 im farbenfrohen HLB-Kleid. Maßstäbliche Dimensionen, angesetzte Scheibenwischer und Dachausrüstungsteile, feingliedrige Drehgestelle und eine hervorragende Bedruckung: Das H0-Fahrzeug braucht sich hinter anderen Modellen kaum zu verstecken. Funktionsvielfalt und Spielspaß sind dank mfx-Decoder und einer ansprechenden Soundauswahl gegeben. Zu den Lichtfunktionen zählen das fahrtrichtungsabhängige Spitzen-/Schlusssignal sowie die Zugzielanzeige. Das Spitzenlicht ist jeweils einzeln abschaltbar. Der LINT taugt also durchaus auch für gestandene Modellbahner. Zu einem Einsteigermodell will der Preis daher nicht so recht passen. Gerade ein Sechsjähriger würde sich wohl auch lieber anschaulicheres Begleitmaterial als nur eine stichpunktartige Kurzanleitung wünschen. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Detaillierung mit Ansetzteilen; Funktionsvielfalt; ansprechender Sound*

KONTRA: *Preis; keine anfängergerechte/unterhaltsame Anleitung*

BESTELLNUMMER: *36641*

PREIS: *199 Euro (UVP)*

URTEILE: 3½ Schluss-Signale



Wie sein Vorbild ist die Diesel-Variante des Vectron auch im Maßstab 1:120 länger als die E-Lok.

Der Vectron DE von Siemens macht dank Piko nun auch in TT etwas her.

Diesel-Katze

Der Vectron mit Dieselantrieb in TT: Freunde der Spur der Mitte können ihn nun endlich einsetzen: Die Neukonstruktion der 247 901 gibt die sanfte Linienführung des Vorbilds gelungen wieder. Die Detaillierung beinhaltet etwa tiefplastisch nachgebildete Rippen und je fünf angesetzte Griffstangen an den Stirnseiten. Mit einer filigranen wie präzisen Bedruckung beispielsweise der Scheibenwischer und Fensterdichtungen entsteht ein feiner Gesamteindruck des Modells. Auch die übrige Ausstattung kann überzeugen: ein flüsterleiser und gleichmäßiger Antrieb mit zwei Schwungmassen auf alle Achsen, zwei Haftreifen, Kurzkupplungskulissen, einfach nachrüstbarer Lautsprecher, moderne PluX22-Schnittstelle. Der geforderte Preis ist daher durchaus angemessen. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; ausgewogene Detaillierung; hervorragende Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Kunststoffglanz der Drehgestellblenden*

BESTELLNUMMER: *47395*

PREIS: *139,99 Euro (UVP)*

URTEILE: 4½ Schluss-Signale

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar



Im braunen Ursprungslack und mit drittem Spitzenlicht zeigt sich das Epoche-IV-Modell der NS-2218.

Piko liefert eine niederländische Standard-Diesellok für Spur N.

Allgemein-Gut

Auf Basis einer Baldwin-/Westinghouse-Konstruktion lieferten niederländische und französische Lokomotivfabriken von 1955 bis 1958 insgesamt 250 dieselelektrische 900-PS-Loks an die NS. Die robusten Maschinen waren im Güter- und Rangierdienst, aber auch vor Reisezügen im Einsatz. Die letzten Exemplare der Staatsbahn wurden erst 2003 abgestellt.

Piko lieferte seine ersten N-Modelle dieser in den Niederlanden lange allgegenwärtigen Maschinen schon 2015 aus, vor allem in deren Heimatland. Nun folgt eine braune Epoche-IV-Version. Das knapp neun Zentimeter lange Maschinchen mit Metall-Gehäuse überzeugt auf den ersten Blick durch ausgewogene Proportionen und viele Details. Das Gehäuse weist scharfkantige Gravuren der vielen Belüftungsgitter und Klappen auf. Der silberfarbene Schalldämpfer ist separat angesetzt. Sehr gut wirken die Bühnengeländer aus geätztem Metall. Lackierung und Bedruckung geben keinen Grund zur Kritik. Die LED-Beleuchtung bildet das für die nach Deutschland verkehrenden Loks eingebaute dritte Spitzenlicht nach. Leider läuft die 2218 deutlich zu schnell (umgerechnet 181 statt 100 km/h), auch das Minimaltempo von über 9 km/h fällt eher hoch aus. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen und Detaillierung; Finish; PluX 12-Schnittstelle; zwei Schwungmassen; Kurzkupplungskulissen*

KONTRA: *Getriebeauslegung*

BESTELLNUMMER: *40418*

PREIS: *165 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Eine Stütze des kombinierten Verkehrs in Europa sind die Hightech-Taschenwagen der Bauart T3000.

H0-Taschenwagen der Bauart T3000 von Piko für Freunde der modernen Bahn.

Lastwagenträger

Der Taschenwagen der Bauart T3000 ist eine Weiterentwicklung des bewährten T2000. Er ermöglicht das Aufladen so genannter Megatrailer mit einer Innenhöhe von drei Metern. Das für den heutigen kombinierten Verkehr typische Fahrzeug hat deshalb einen noch tiefer liegenden Boden als der T2000. Piko beglückt die Fans des modernen Güterverkehrs nun mit einer H0-Nachbildung dieser Doppeleinheit mit dem mittleren Jakobs-Drehgestell. Das in die Classic-Serie eingeordnete Modell hat einen Rahmen aus Zinkdruckguss, welcher für ein ausreichend hohes Gewicht auch im unbeladenen Zustand sorgt. Ansonsten besticht der Wagen mit einer feinen Detaillierung der Kunststoffteile, von den Y-Drehgestellen bis hin zu den beweglichen Auflieger-Sicherungsbügeln. Die mitgelieferten Sattelauflieger der türkischen Firma Ekol-Logistik werden vom Modellautobauer Herpa beigesteuert. ☐

A. Bergner

AUF EINEN BLICK

PRO: *Für die Epoche VI wichtiges Vorbild; hohes Eigengewicht; feine Detaillierung; gestochen scharfe Bedruckung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *54770*

PREIS: *79,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Der LB 76 fährt für eine große deutsche Spedition in Skandinavien.

Scania-Sattelschlepper als H0-Modell von Brekina.

Scan(ia)dinavier

Während die meisten anderen Lkw-Hersteller in Europa um 1960 längst auf die moderne Frontlenker-Bauart umgestellt hatten, hielt man bei Scania in Schweden noch an der klassischen Haubenbauweise fest. Daher ist es nicht verwunderlich, dass der erste Frontlenker-Lkw aus dem Hausa Scania-Vabis, der nun von Brekina als H0-Modell nachgebildete LB 76 von 1963, als Nachzügler noch die rundliche Formensprache der 1950er-Jahre aufwies. Diese wurde in allen Proportionen hervorragend in den Maßstab 1:87 übertragen. Fahrerhaus und Felgen sind fein graviert. Tadellos sind auch die Lackierung und Bedruckung gelungen. Es hapert lediglich bei der Frontscheibe: Sie ist etwas ungenau eingepasst. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; Lackierung und Beschriftung*

KONTRA: *Bündigkeit der Frontscheibe; angespritzte Scheibenwischer; Preis*

BESTELLNUMMER: *85152*

PREIS: *29,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Typisch für viele Spielplätze sind Kletterburgen, so wie im neuen H0-Modell von Noch.

Noch bringt einen Abenteuerspielplatz in 1:87.

Kletterfestung

Neu im H0-Programm der Lasercut-Minis von Noch ist der Bausatz einer für viele heutige Spielplätze typischen Kletterburg. Die Nachbildung dieses Spielgerätes ist sehr gelungen, exakt so sehen diese Kletterfestungen auch in der Realität aus. Bei der Montage offenbaren sich jedoch einige Schwachpunkte: Die Verbindung der Teile untereinander ist etwas für nervenstarke Modellbauer, denn praktisch alle Teile müssen stumpf aufeinander geklebt werden. Besonders die zierlichen Geländer und die feingliedrige Brücke erfordern eine sehr ruhige Hand. Der Bausatz empfiehlt sich daher nicht für Anfänger im Lasercut-Basteln. Nach dem Bau sollte die Bodenplatte noch vorbildgerecht eingesandet werden. □ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gelungene Vorbildwahl; passende Farbgebung; hochwertiger Karton*

KONTRA: *schlichte Konstruktion; Preis*

BESTELLNUMMER: *14367*

PREIS: *11,49 Euro (UVP)*

URTEILE:



„Korbinian unterwegs" ist diesmal zu Gast im Thüringer Wald. Ziel ist das Schaubergwerk „Volle Rose" in Ilmenau.





Unter Tage geht es eng zu. Deshalb werden die Besucher auch mit einem Schutzhelm ausgerüstet, bevor sie in den Berg einfahren dürfen.

Züge unter und über Tage

Es ist kein Geheimnis, dass ich besonders gerne auf Schienen unterwegs bin. Ganz besonders faszinierend finde ich Feld- und Bergwerksbahnen. Daher gehört das Besucherbergwerk „Volle Rose" mit seiner umfangreichen Feldbahnsammlung in der Nähe von Illmenau zu meinen Lieblingszielen. Das Schaubergwerk soll an die bis ins 12. Jahrhundert zurückreichende Bergbautradition im Revier um die Stadt Ilmenau lebendig erhalten. Ursprünglich wurde in Ilmenau nach Kupfer und Silber gegraben, was allerdings keine großen Erfolge brachte. Kein geringerer als Johann Wolfgang von Goethe wurde ab 1784 beauftragt, die verfallenen Bergwerksanlagen wiederzubeleben. Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde zwischen Ilmenau und Möhrenbach Flussspat (CaF_2) abgebaut. Nach der Wende, 1991, endete der Abbau vorübergehend, da vor allem China den Weltmarkt mit günstigem Flussspat überschwemmte. 2005 hat die Firma Phönix den Abbau von



FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER

Unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Stollen gibt es einen kurzen Fotohalt.

Seit 2005 wird wieder Flussspat in Thüringen abgebaut

Flussspat im Schobsetal wieder aufgenommen. Mit dem Grubenzug kann man 360 Meter in den historischen Talstollen einfahren und die Gewinnungsmethoden von Flussspat zu DDR-Zeiten hautnah erleben. Die Führung im Berg dauert rund eine Stunde. Ergänzend zum Bergwerk entstand eine beachtenswerte Feldbahnsammlung. Auf 2,5 Kilometern können Besucher damit durch das malerische Schortetal fahren. Zu besonderen Anlässen kommt auch eine Dampflok zum Einsatz. Auf dem Gelände befindet sich außerdem ein kleines Museum zur Bergbautechnik. Das Restaurant „Zur Schortemühle" sorgt mit Thüringer Spezialitäten für die Versorgung der Ausflügler. □ *kf*

Besucherinformationen

Die Anlage hat vom 1. April bis zum 2. November dienstags bis freitags von 9 bis 16 Uhr geöffnet. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen ist von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Eine Führung unter Tage mit Feldbahnrundfahrt kostet neun Euro pro Person. Für 19,50 Euro gibt es eine Familienkarte. Weitere Informationen erhält man unter Tel. (03577) 899065 und www.schaubergwerk-langewiesen.de.

Das Schaubergwerk mit Feldbahnanlage liegt etwas außerhalb von Ilmenau, ist aber auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad vom Bahnhof Ilmenau aus erreichbar. Der Weg führt zunächst ab dem Bahnübergang westlich des Empfangsgebäudes auf der alten Bahntrasse der Strecke Richtung Großbreitenbach bis zur Kreuzung mit der Straße „Trieselsrand". Dieser Straße ist bis zur Querung der Geschwister-Scholl-Straße zu folgen. Am Ende der Straße beginnt die Schorlestraße. Von dort sind es noch rund drei Kilometer bis zum Bergwerk.

Älter werden ohne Beschwerden



NEU
€ 15,–

Vorbild oder Modell? Das fragt sich der Betrachter unwillkürlich bei einem Foto, das ein von Andreas Mock patiniertes Modellbahn-Fahrzeug zeigt. Schon seit vielen Jahren verrät er im Eisenbahn-Journal, welche Effekte bei der Nachbildung von Betriebs- und Witterungsspuren er mit welchen Methoden und Werkzeugen erzielt. Für die aktuelle Ausgabe von „1x1 des Anlagenbaus“ hat er eine Reihe von Alterungsprojekten systematisch aufbereitet. Der Bogen spannt sich von Loks aller Traktionsarten über typische Reisezug- und Güterwagen bis hin zu Dienstfahrzeugen. Entstanden ist ein Praxisratgeber, mit dessen Hilfe alte Modellbahn-Hasen noch für neue Hingucker sorgen können und Ungeübte ihre Scheu davor überwinden, Hand an ihre teuren Modelle zu legen.

100 Seiten im DIN-A4-Format, über 250 Abbildungen, Klebebindung
Best.-Nr. 681602 | € 15,–

Weitere Ausgaben aus der EJ-Reihe „1x1 des Anlagenbaus“



Romantische Landschaften
Besonderes Gestein · Moose und Bodendecker · Begrünung im Detail
Best.-Nr. 681401 · € 13,70



Mini-Anlagen
Planung, Bau, Betrieb
Best.-Nr. 681402 · € 13,70



Rund um den Bahnhof
Empfangsgebäude, Bahnsteige, Ladestraßen, Schuppen, Stellwerke und mehr
Best.-Nr. 681501 · € 13,70



Stadt-Landschaft und Nahverkehr
Landschafts-, Stadt- und Straßenbau im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681502 · € 13,70



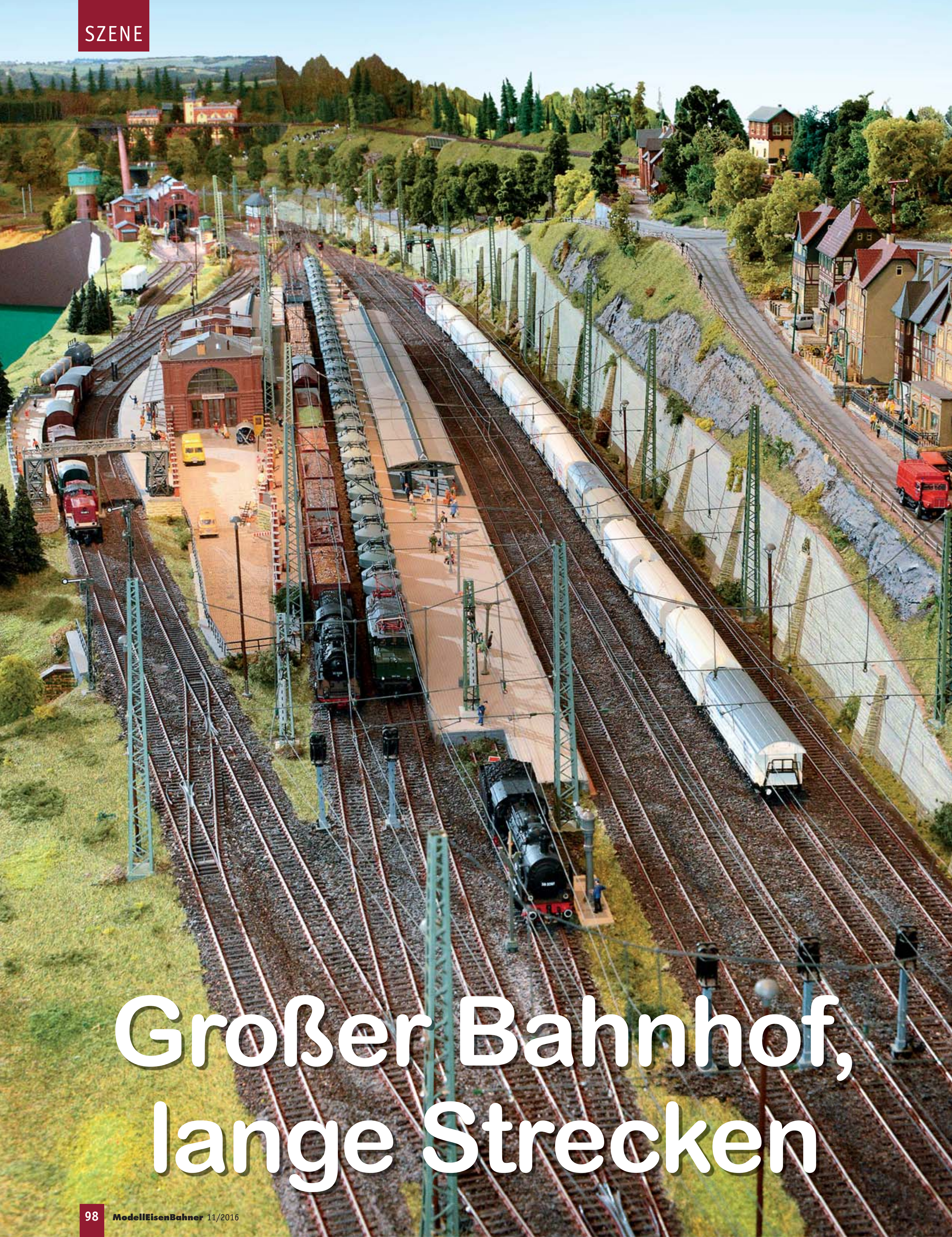
Die perfekte Heimanlage
Schritt für Schritt zur eigenen Modellbahn im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681601 · € 13,70

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



Besuchen Sie uns www.facebook.de/vgbahn



Großer Bahnhof, lange Strecken

Drei Jahre fehlen noch zum 50-jährigen Bestehen: Seit 1969 sind die Glauchauer Modellbahner aktiv. Heute können sie in eigenen Räumen mehrere sehenswerte Anlagen präsentieren. Die größte zeigt den DR-Betrieb der 60er und 70er-Jahre.



Die rechte Bahnhofseinfahrt wird von einer Straßenbrücke überspannt. Lange, vorbildgerechte Weichenstraßen prägen die Anlage. Die Oberleitung der Hauptstrecke stammt von Viessmann.

Sind die Glauchauer nach sechs Umzügen nun in ihrem endgültigen Domizil angekommen? Viele Modellbahnvereine kennen das Problem, die Misere mit den gemieteten vier Wänden. Geeignete Räumlichkeiten werden mit viel Glück gefunden und müssen trotzdem bald wieder verlassen werden. Neue Anstrengungen für die Renovierung, neue Kündigungen durch den Vermieter, Ab- und Wiederaufbau der Anlage: Oft nehmen solche Aktivitäten mehr Zeit und Arbeitskraft in Anspruch als die Beschäftigung mit dem eigentlichen Hobby. Da ist es erstaunlich und befriedigend, wenn den Gästen, aber auch den eigenen Mitgliedern, nach vielen unruhigen Jahren doch eine oder gar mehrere ansehnliche Anlagen präsentiert werden können. Der Modellbahnclub Glauchau e.V. ist in dieser glücklichen Lage.

Für die ersten Treffen der Modellbahnbegeisterten und den beginnenden Anlagenbau stand zunächst der rote Salon des Stadtkulturhauses in Glauchau zur Verfügung. Die „Arbeitsgemeinschaft“ lief unter der Regie des Kulturbundes der DDR. Ohne solche organisatorischen Regelungen war damals eine gemeinsame Ausübung des Hobbys kaum denkbar. Erst 1981 war die Gründung einer eigenen Arbeitsgemeinschaft, der „AG 3/81“ im „Deutschen Modelleisenbahn-Verband“ der DDR möglich. Drei Jahre später begannen die Arbeiten an der großen Gemeinschaftsanlage, die heute noch zu bewundern ist. Im Jahr 1991 konnte man dann, ganz ohne weitere Abhängigkeiten, den Modellbahnclub Glauchau e.V. gründen.

Im großzügig und in leichten Bögen angelegten Hauptbahnhof finden auch lange Züge Platz, ohne zwischen die Grenzzeichen gepresst zu sein.

Das neue Clubheim fordert ganze Arbeit

Ab 1997 war man im Bahnhof St. Egidien, in der ehemaligen MITROPA-Gaststätte und den angrenzenden Räumen zu Hause gewesen, doch die Ankündigung einer kräftigen Mieterhöhung durch die DBAG zwang zur erneuten Suche nach einer Bleibe. In einer ehemaligen Unterkunft für Bauarbeiter, am Rand des Neubaugebietes „Sachsenallee“ aus den 70er-Jahren gelegen, ist der Verein nun seit 2013 Mieter bei der Stadt Glauchau. Die großzügigen Räume wurden mit enormem Aufwand hergerichtet. Elektroinstallation, Maurerarbeiten, Decken abhängen, Malern, alles wurde von den Mitgliedern in Eigenregie bewältigt. Nur ein Anschluss für fließendes Wasser ließ sich nicht verwirklichen. Nach einem Jahr harter Arbeit konnten die Vereinsanlagen endlich umziehen.

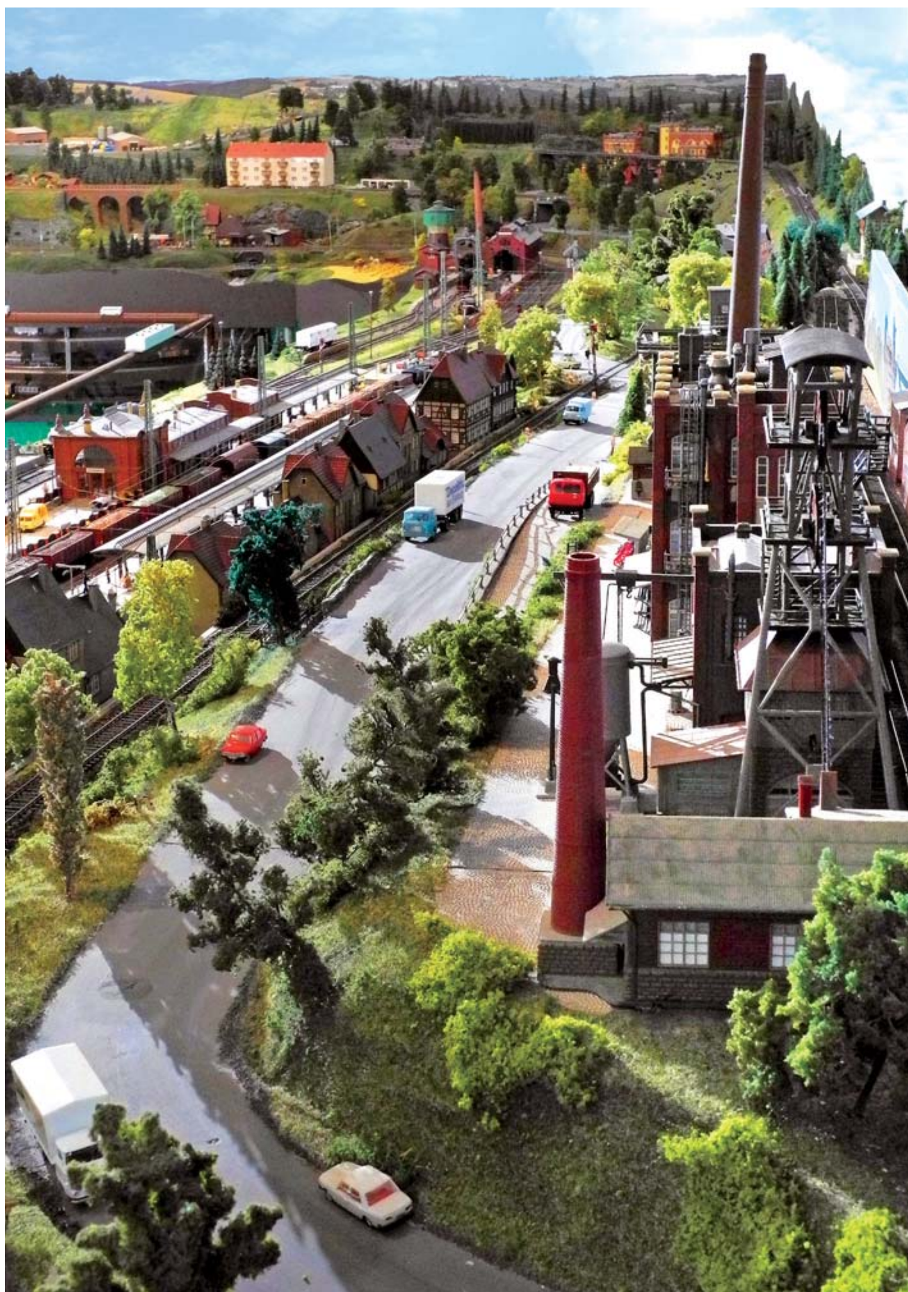
Wohlweislich war insbesondere die große DR-Anlage schon für eine Zerlegung vorbereitet worden, so konnten alle Einzelteile mit einem kompakten Transporter auf die Reise gehen. In den jetzigen Räumlichkeiten steht mehr Platz zur Verfügung, so dass Bastelzimmer eingerichtet und neue



Ganz rechts auf der Anlage fand eine kleine H0e-Grubenbahn ihren Platz, welche die Abraumhalden der Zeche im Hintergrund bedient. Es verkehren Modelle von Roco.



Durch die Kombination von Haupt- und Nebenbahn ist die Präsentation abwechslungsreicher Garnituren möglich. Der VT 18.16 als einstiger Paradezug der DR darf nicht fehlen.



Projekte begonnen werden konnten. Es gab und gibt also genug zu tun für die gegenwärtig 24 Mitglieder, deren Mehrzahl auch aktiv tätig ist, darunter die zwei Gründungsmitglieder Peter Scheibler, über viele Jahre auch Vorsitzender, und Rainer Tirsch.

Der amtierende Vorstand Jürgen Horst erklärt die Grundzüge der großen DR-Anlage: „Wir wählten 1984 ein klassisches Motiv, die zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn. Alles sollte in unserer Heimat, im sächsischen Bergland angesiedelt sein. Das ergibt sehr schöne Gestaltungsmöglichkeiten. Stadt und freie Landschaft, Viadukte und Industrie, alles kann so glaubwürdig kombiniert werden."

Die Hauptstrecke ist entsprechend dem Hundeknochenprinzip angelegt. Im Untergrund wird die Möglichkeit geboten, insgesamt 20 Züge unterzubringen, durch einen zehngleisigen Abstellbahnhof auf einer Seite und nochmals zwei kleinere Schattenbahnhöfe auf der Gegenseite.

Abwechslungsreicher Betrieb ist gesichert

Dazu kommt noch die Nebenbahn: „Die zweigt selbstverständlich im Hauptbahnhof ab, und zwar jeweils vorne am Anlagenrand an beiden Seiten." Seit dem Jahr 2009 durchfährt die eingleisige Strecke eine doppelte Gleiswendel, die als Abstellbahnhof für zwölf Züge dient. Jürgen Horst erläutert das Prinzip: „Sobald ein Zug in die Wendel einfährt, verlässt der vorderste Zug diese und alle weiteren rücken einen Platz vor."

Mit diesen Abstellmöglichkeiten und zirka 160 Metern Gleislänge auf der Hauptbahn und weiteren 110 Metern auf der Nebenbahn ist reichlich Platz für ein abwechslungsreiches Zugangebot. „Wir versuchen natürlich, epochengerecht zu fahren, Ausnahmen bestätigen die Regel", erzählt der Vorsitzende, „zum Beispiel, wenn ein Mitglied seine neuesten Erwerbungen testen will." Auch ein D-Zug mit elf Wagen findet an den Bahnsteigen des Hauptbahnhofs seinen Platz. Der lange Anlagenschenkel, den der Bahnhof zum größten Teil ausfüllt, bietet den notwendigen Platz.

Hoch über dem Hauptbahnhof und der Stadt ist ein Zechenwerk angesiedelt. Die Ausdehnung der Anlage in L-Form und der Landschaftsteil im Hintergrund sind gut zu erkennen.

Die Anlagensteuerung geschieht vollständig analog, sie ist aber mit vielen elektronischen Schaltungen optimiert, so dass der Betrieb letztendlich einer digital gesteuerten Anlage nahekommt. „Unser Chefelektroniker Andreas Scheibel hat hier seine Künste voll entfaltet und alle Register gezogen", meint Jürgen Horst. Allein an die 1200 Relais älterer und neuerer Bauart wurden verbaut: „Die älteren NSF-Relais stammen aus Austauschbeständen von Robotron, sie gelangten im unauffälligen Nylon-Beutel zum Club", erinnert sich Andreas Scheibel. Alle Bausteine (14 Fahrregler, Blocksicherung, Anfahr- und Bremssteuerung, Rückmeldung über Reed-Kontakte) entstanden im Elgenbau. „Über die Zahl und Anordnung von Magneten an Loks und Wagen haben wir auch eine Zugerkennung realisiert", erklärt Scheibel. Wendezüge haben beispielsweise unter dem Dach einen Magneten. „Ein Reed-Kontakt im Tunnel sorgt dafür, dass dieser Zug im Bahnhof Kopf macht. Andere Züge spannen automatisch um, Güterzüge umfahren natürlich die Bahnsteiggleise."

Auf der Anlage befinden sich zahlreiche Funktionsmodelle, die von den Besuchern, in der Mehrzahl von den Kindern, in Bewegung gesetzt werden. „Ideengeber und Umsetzer dafür ist Peter Scheibler, die Elektronik dazu lieferte der Chefelektroniker Andreas Scheibel, das ist ein perfektes Team", freut sich Jürgen Horst. „So entstanden schon das Hammerwerk, der Kinderspielplatz oder ein Baggerbetrieb." Auch Baumkletterer, Kanalarbeiter oder die Abläufe im Sägewerk ziehen die Blicke aufmerksamer Besucher auf sich. „Kommt auf der Nebenbahn ein Zug angefahren, entlädt sich an der fotogensten Stelle ein Blitzlichtgewitter der zahlreichen Fotografen", ergänzt Jürgen Horst die Aufzählung. Auch auf den Straßen der Anlage herrscht mit Hilfe des Faller-Car-Systems reger Betrieb. „Wir setzen dort auch viele Umbauten ein, zum Beispiel einen Ikarus-Bus mit Brems- und Blinklicht oder einen Tieflader, der mit den typischen Bauteilen für die Plattenbauten beladen ist."

Die Anlage fordert den Club permanent, sie wird sowohl technisch als auch hinsichtlich der Landschaftsgestaltung ständig verbessert und ergänzt. „Momentan beschäftigen uns die Erneuerung der Landschaft, also der Bäume, Sträucher und Wiesen, und die Verbesserung der Bahn-



Was wäre eine Anlage ohne die vielen Details und liebevoll arrangierten Szenen? Die Glauchauer Modellbahner beweisen, dass sich auch eine große Anlage mit Leben füllen lässt.

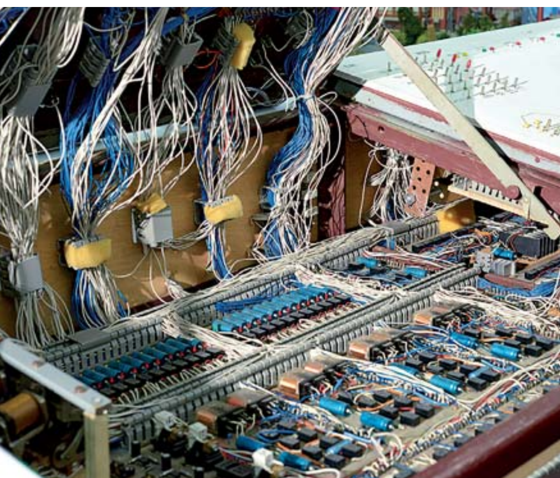


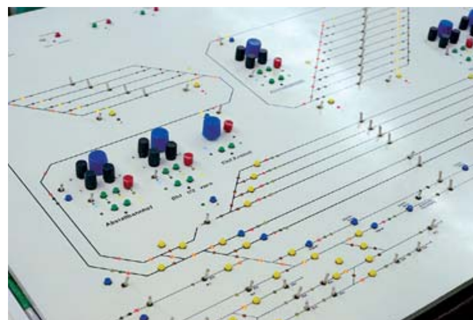
Auf dem Kinderspielplatz neben der Gaststätte sind drei der vielen Funktionsmodelle untergebracht: Schaukel, Karussell und Wippe geraten durch Knopfdruck in Bewegung.



Neben dem Spielplatz und der Gaststätte zieht das Funktionsmodell einer alten Hammerschmiede die neugierigen Blicke sowohl der kleinen Preiser-Besucher als auch der realen Gäste in Glauchau auf sich.

Im linken, kürzeren Anlagenschenkel dominiert die Landschaft, doch ohne die Fabriken in den Tälern wäre es keine sächsische. Das Nebenbahn-Viadukt, das von zwei Roco-V 100 überquert wird, entstand aus Auhagen-Bausätzen.





FOTOS (3): BAUER-PORTNER

Der enorme Aufwand für die analoge Steuerung ermöglicht einen realistischen und vorbildgetreuen Betrieb, der an die Qualität von Digitalsteuerungen heranreicht.

hofs- und Straßenbeleuchtung", sagt Jürgen Horst. Damit es ganz bestimmt nicht langweilig wird, sind drei weitere Anlagen im Clubheim zu besichtigen, darunter der Nachbau des heimischen, seit 1990 stillgelegten Bw auf 2,5 x 1,4 Metern im Zustand um 1970. „Eine echte Herausforderung für die Kinder ist die Bedienung der einzelnen Abläufe im Bahnbetriebswerk", berichtet Jürgen Horst von den letzten Ausstellungstagen. „Sie müssen mit der Lok aus dem

Die Glauchauer zeigen drei weitere Anlagen

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Vereinsanlage in Rahmenbauweise**
- **Größe:** Zirka 11,6 x 5,5 Meter
- **Erbauer:** MBC Glauchau e.V.
- **Bauzeit:** Seit 1984
- **Epochen:** III – IV
- **Fahrbetrieb:** Analog
- **Gleismaterial:** Pilz
- **Rollendes Material:** Piko, Gützold, Roco, Fleischmann, Liliput, Kato



Die Glauchauer Aktiven: Hintere Reihe (v.l.): Jörg Zeuke, Peter Scheibler, Klaus Häußer. Mitte (v.l.): Steffen Scheibel, Andreas Scheibel. Vordere Reihe (v.l.): Jürgen Horst, Joachim Rabe, Steve Opitz, Harry Zierold, Hans-Günter Wolf, Wolfgang Schmidt.

FOTOS (11): THOMAS AUGSTEN


Viel Grün und ländliche Szenen zeigt der kürzere Schenkel der Clubanlage. Die Hintergrundkulisse sorgt für landschaftliche Weite.

Schuppen fahren, Kohle fassen und den Wasserkran bedienen und dann wieder zurück in den Schuppen."

Einfacher ist die Bedienung einer Rangieranlage für die kleinen Besucher, die dann eine Rangiermeisterurkunde erhalten. Schließlich ist noch eine H0m-Anlage mit Motiven der Rhätischen Bahn zu bestaunen. Der Landwasserviadukt und die Kehre von Brusio sind die Highlights der zirka neun Meter langen Segment-Anlage.

Der nächste Tag der offenen Tür findet am Samstag und Sonntag, den 12./13. November 2016, jeweils von 10 bis 17 Uhr in 08371 Glauchau, Österreicher Straße 1 a, statt. □ *A. Bauer-Portner*


Auf einer Fläche von 2,5 x 1,4 Metern wurde das heimische Bahnbetriebswerk im Zustand der 70er-Jahre nachgebaut. Die Besucher haben die Möglichkeit, selbst zu rangieren.



Eines der beiden Enden der Modulanlage wird von der Nachbildung des Neißeviadukts in Zittau geprägt. Die IV K (Veit) verlässt gerade die hinter der Kulisse liegende Wendeschleife.



Altösterreichische Lokalbahn-Stimmung: Auf die Friedländer Bezirksbahn hatte es auch Maschinen der Baureihe U samt passenden Wagen verschlagen. Auch in TTe gibt es die entsprechenden Modelle.

Einer längst stillgelegten Bahn ein Denkmal zu setzen – dieses Ziel verfolgen viele Modellbahner. Martin und Hartmut Hanisch haben die Friedländer Bezirksbahn als Vorbild gewählt und das Denkmal perfekt in 1:120 umgesetzt.

Unvergessene Bahn

Spricht man bei Schmalspurfreunden die Stadt Zittau an, so kommt gleich das bekannte und beliebte SOEG-Bähnchen nach Oybin und Johnsdorf ins Spiel. Kaum einer denkt an eine längst eingestellte, einstmals die Grenzen im heutigen Dreiländereck überschreitende Schmalspurbahn: Auf 750 Millimetern verband die Strecke der sächsischen Staatsbahn seit dem Jahr 1900 Zittau über Reichenau (heute polnisch Bogatynia) mit dem Grenzbahnhof im böhmischen Hermsdorf (heute tschechisch Heřmanice u Frýdlantu). Dort bestand Anschluss an die Friedländer Bezirksbahn ins böhmische Friedland (Frýdlant v Čechách). Die Spurweite war in Böhmen einmalig, waren doch dort ansonsten die 760 Millimeter der Bosnischen Spur eingeführt.

Zwei Schmalspurbahnen in Sachsen und Böhmen

Durchgehende Personenzüge gab es im Regelbetrieb nicht, in Hermsdorf musste umgestiegen werden. Nur die Güterzüge fuhren nach Personal- und Lokwechsel weiter. Die Zeitungen spotteten, dass durchgehende Züge nur dem lieben Vieh vorbehalten wären. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden beide Bahnen zunächst eingestellt, die Strecke über die neue deutsche Grenze blieb seitdem unterbrochen. Im nun polnischen Streckenabschnitt bis Heřmanice fuhren die Züge ab 1951 nur zehn Jahre lang. In der Tschechoslowakei wurde anfangs lediglich der Basalt-Steinbruch in Hermsdorf bedient, von 1957 bis 1976 lief dort der Personenverkehr.

War die komplizierte, aber höchst interessante Geschichte der beiden Bähnchen einer der Gründe für Vater Hartmut Ha-

nisch und Sohn Martin, sich an den Nachbau im Modell zu wagen?

„Eigentlich fing es mit den Fahrzeugen an", erinnert sich Martin Hanisch. „Ich habe diese Bausätze von DK-Model entdeckt, und war überrascht, dass es in TT sogar tschechische Schmalspur gab. Die Sachen waren auch relativ preisgünstig und ließen sich ganz gut zusammenbauen." Die nächste Überraschung waren die guten Fahreigenschaften. „Den Anfang machte die rote Diesellok, die ČSD-Baureihe TU 47. Als Fahrwerk verwendete ich eine Z-120 von Märklin." Diese Basis hat sich bewährt, auch alle anderen Drehgestell-Loks und -Triebwagen sind so entstanden. „Die Fahrgestelle wurden allerdings verkürzt oder verlängert, das hat SB-Modellbau aus Olching für uns gemacht, nach den von uns vorgegebenen Maßen." Natürlich bekamen die Fahrgestelle beim Umbau auch



Aus einem Gehäusebausatz von Michal Hübl auf einem modifizierten Märklin-Z-Fahrwerk entstand der tschechische Triebwagen M21.003, der gleich ein Umgebindehaus passiert.



Aus Auhagen-Bausätzen ließen sich die Gebäude für die Nachbildung der Ortsdurchfahrt Hermsdorf fertigen. Die Schmalspurbahn tritt auf diesen Modulen in den Hintergrund. Der Gasthof verfügt neben der gemütlichen Terrasse sogar über eine Inneneinrichtung. Wer genau hinsieht, kann auf dem Schrank eine Mausefalle samt Opfer erkennen.



Faulhaber-Motoren. „Wir haben schon alles Mögliche dorthin geschickt, und Herr Bussjäger hat eigentlich nie gesagt, nee, geht nicht. Das klappte wirklich problemlos", fasst Martin Hanisch seine Erfahrungen zusammen. Die Fahrzeug-Frage war also gut gelöst. „Dann habe ich erst angefangen, nach einem geeigneten Vorbild zu suchen, natürlich bei uns in der Zittauer Ecke. Was würde sich anbieten? Vorher hatte mich eher die Normalspur in Tschechien interessiert, dann haben wir Heimatforschung betrieben." Und siehe da: „Da gab es ja tatsächlich was, das bis Zittau durchging. Die Alteingesessenen wussten meist von der alten Strecke in Polen, aber dass man bis Friedland in Böhmen durchfahren konnte, das wussten die wenigsten." Bei den Recherchen muss man aber auch Glück haben: „Wir sind durch Zufall auf ein tschechisches Buch gestoßen, und die Zittauer Modellbahnfreunde hatten die passende Übersetzung", erzählt Hanisch: „Dort fanden wir die Gleispläne und alles, was dort gefahren ist. Eine echte Fundgrube."

Dann machten sich Vater und Sohn in mittlerweile bewährter Arbeitsteilung an den Bau der ersten Module. „Mein Vater ist für den Rohbau zuständig, das ganze Holztechnische, für die Elektrik, den Gleisbau und das Schottern", erklärt Martin Hanisch und gibt zu: „Elektrisch habe ich zwei linke Hände." Auch die Gebäude kommen zunächst von Hartmut Hanisch. Der Sohn: „Ich kümmere mich dann nur noch um die Patinierung, verpasse sozusagen den letzten Schliff." Das gilt auch für die Landschaft, die mit einer Art Grundbegrünung übergeben wird. Die elektrostatische Begrasung mit viel Material von Silhouette, das ist heute fast Standard, kommt vom Sohn. Doch wichtig bei der Landschaftsgestaltung ist vor allem das Gespür für die richtige, authentische Wirkung. Diese kann man der Friedländer Bezirksbahn in TTe sicherlich attestieren. Die etwas morbide Stimmung im Nachkriegs-Dreiländereck, das zunächst regelrecht entvölkert war, kommt auf vielen Modulen sehr gut zur Geltung. „Das funktioniert aber auch nur mit Hilfe meiner Frau", gibt Martin Hanisch zu. „Als Betrachterin von außen merkt sie, wenn etwas noch nicht so stimmig ist." Die vielen kleinen Details stammen ebenfalls aus Frauenhand: Aus Fimo wurden winzi-

Bewährte Arbeitsteilung zwischen Vater und Sohn



Auch polnische Fahrzeuge sind in TTe im Einsatz. Die Lxd2 im Bahnhof „Kunratice u Frýdlantu" (Kunnersdorf) entstand aus einem 3D-Druck-Gehäuse (bei shapeways erhältlich).



Auch die tschechische TU 47 008 entstand aus einem Bausatz (DK-Model). Der kurze Zug mit einem Balm/U-Personenwagen läuft in den Spitzkehrenbahnhof „Dětřichov u Frýdlantu“ ein.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **TTe-Ausstellungsanlage in Modul- und Segmentbauweise**
- **Größe:** Zirka 7 x 3 Meter (Aufbau in Dresden)
- **Erbauer:** Martin und Hartmut Hanisch
- **Bauzeit:** Ab 2009
- **Epoche:** III – IV
- **Fahrbetrieb:** Analog (Heißwolf-Fahrregler)
- **Gleismaterial:** Lorenz/Kittler
- **Rollendes Material:** Messingätz- und 3D-Druck-Bausätze auf Märklin-Z-Fahrwerken, Fertigmodelle von Kittler Modellbahnbau und Modellbau Veit

ge Störche, Eulen und sogar eine Entenfamilie geformt. Für die Zuschauer ist es eine echte Herausforderung, die nur millimetergroßen Tierchen zu entdecken. „Die Baugröße ist schon was Spezielles“, gesteht Hanisch ein. Exaktes Arbeiten ist vor allem beim Gleisbau unabdingbar. Die Gleise mit 6,5 Millimetern Spurweite entstanden aus Schwellenbändern von Lorenz und Code-55-Schienenprofilen, wie sie bei Marsilius erhältlich sind. Die Weichen kommen von Kittler, wie auch einige Wagenmodelle und die Dampfloks der Baureihen VI K und VII K. Die klassische IV K, welche in der Epoche II den sächsischen Streckenabschnitt beherrschte, ist in Form von mittlerweile drei Veit-Modellen im Fuhrpark vertreten. „Wir achten bei den Ausstellungen zwar auf die epochengerechte Zusammenstellung der Züge, aber es läuft auch einmal ein Epoche-IV-Zug der Reichsbahn oder ein Gesellschaftszug, so



Auch Reichsbahn-Loks verkehren auf der Friedländer Bezirksbahn in TTe. Neben einer VI K ist auch 99 734 (Altbau-VII K) von Kittler-Modellbahnbau im Einsatz.

Kurz vor der nächsten Station „Heřmanice zastávka“ (Hermsdorf Haltestelle) überquert die Bahn den Erlbach, genau wie beim Vorbild.

wie er heute bei der SOEG fährt, einfach aus Spaß an der Freud‘.“ Auch modernere Dieselloks und Triebwagen aus Tschechien verirren sich manchmal auf die Anlage, die grundsätzlich in den späten 50er-Jahren angesiedelt ist. „Man ist immer froh, wenn man etwas für TTe bekommt ...“, so Martin Hanisch, der komplett für den Fahrzeugbau verantwortlich ist, und ergänzt: „... und wenn man es hinbekommt.“ Denn so einfach ist die Montage der winzigen Messing-Ätzbauteile nicht. „Man freut sich im-

Für die TTe-Fahrzeuge ist viel Selbstbau nötig

mer, wenn etwas gerade und passgenau ausfällt.“ Etwas weniger Mühe macht im Vergleich dazu der Gebäudebau: „Viele Häuser stammen von Auhagen-Bausätzen und wurden nur farblich behandelt oder etwas umgebaut. Die Lasercut-Bausätze kommen meist von tschechischen Kleinserienherstellern. Das kleinste Beispiel ist der Bildstock an der Hermsdorfer Ortsstraße.“ Sind denn alle Gebäude so perfekt im Inneren detailliert wie der dortige Gast-



Schon rollt das Züglein in den Haltepunkt ein. Das Modell der U37.009 entstand aus einem Bausatz von DK-Model, das Fahrwerk kommt von einem Märklin-Z-Modell der Baureihe 24, umgerüstet mit einem Maxon-Glockenankermotor. Der Škoda-Bus basiert auf einem tschechischen Resin-Bausatz und wurde mit Ätzteilen und Fahrgästen vervollständigt.

FOTOS: BAUER-PORTNER

Da fährt er dahin, der Abendzug auf der Bezirksbahn. Für die Männer gehört das zum Alltag, und in TTe ist keine Stilllegung zu befürchten.

hof? „Nein, das ist eine Ausnahme", erklärt Hanisch. „Das hat ein Kollege aus dem Verein für mich so toll hinbekommen. Ich habe ihm dafür mal etwas lackiert." Auf die Hilfe der Vereinsmitglieder aus Nieder-Oderwitz sind die Hanischs auch auf den Ausstellungen angewiesen, so wie auf der „Erlebnis Modellbahn" in Dresden 2016, wo die Aufnahmen entstanden sind. Nicht nur der Aufbau klappt dann besser, auch der Fahrbetrieb: „Zu zweit oder zu dritt übergeben wir uns per Zuruf die Züge. Früher bei der Kleinbahn war es ja auch so ähnlich, es gab meistens nur ein oder zwei Züge." Eine ganz einfache Verkabelung mit zwei Adern für den Fahrstrom reicht da aus. Als Analog-Fahrregler werden allerdings solche von Heißwolf verwendet. „Die haben sich bestens bewährt, vor allem in Verbindung mit den Faulhaber-Motoren", sagt Martin Hanisch. Das läuft richtig gut, auch ohne komplizierte Digitaltechnik.

Das nächste Mal ist die Friedländer Bezirksbahn in TTe auf der Internationalen Modellbahnausstellung im FEZ in Berlin (siehe Seite 121) zu sehen. Ein Besuch ist sehr zu empfehlen. □ *abp*

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

50 Jahre Modelleisenbahnclub Geyer


FOTO: MEC GEYER

Wächst und gedeiht: Die inzwischen 20 Jahre alte H0-/H0e-Anlage des MEC Geyer wird im Dezember wieder vor Publikum gezeigt.

Es war Oktober 1966, als sich in der erzgebirgischen Berg- und Bingestadt Geyer neun Modell- und Eisenbahnfreunde zur Gründung der DMV-„AG Modelleisenbahnbau Geyer" trafen. Als erstes Domizil konnten Räume im damaligen „Kulturhaus der Jugend" in Geyer gefunden werden.

Erste Ausstellungen organisierte die Gruppe bereits ab Februar 1967. Die Einnahmen ermöglichten den Bau einer großen H0-/H0e-Gemeinschaftsanlage, die Generationen von Vereinsmitgliedern und ungezählten Besuchern die Faszination des Modellbahnhobbys näher brachte. Natürlich schlug das Herz der Mitglieder auch für das große Vorbild. Mit der Stilllegung der Schmalspurstrecke Thum – Geyer – Schönfeld-Wiesa im August 1967 wuchs der Wunsch, der Strecke ein Denkmal zu setzen. Mit der entsprechenden Hartnäckigkeit gelang es, im Juni 1971 einen typischen Personenwagen und einen „Packmeister" auf dem Bahnhof Geyer aufzustellen. Beides war mit Sondergenehmigung auf dem noch existierenden Gleis von Thum nach Geyer überführt worden. Da zu einem kompletten Zug noch eine Lokomotive fehlte, wurden keine Mühen gescheut, eine ausgemusterte IV K zu beschaffen. Im Mai 1976 war es soweit: Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung traf 99 534 per Tieflader ein. Für den Transport stand kein Kran zur Verfügung. Das Verladen erfolgte durch schrittweises Anheben der Lok mittels Wagenhebern und Unterbau eines Schwellenstapels.

Das Denkmal in Geyer wird bis heute gepflegt. Dahinter steckt einiger Aufwand, der – vor allem in den Sommermonaten – ausschließlich von den Vereinsmitgliedern geleistet wird.

Die Zeit nach der Wende brachte für die mittlerweile in „Modelleisenbahnclub Geyer e.V." umbenannte Gruppe einschneidende Veränderungen. Das angestammte Vereinsdomizil musste ebenso wie die Vereinsanlage aufgegeben werden, dafür konnte der Lokschuppen am ehemaligen Bahnhof bezogen werden. Nach den ersten Sanierungsarbeiten des maroden Gebäudes wurde 1996 mit dem Bau einer neuen Anlage begonnen. Diese ist nach einigen Um- und Anbauten auch heute noch die Basis der aktuellen Vereinsanlage. Die etwa 10 x 2,5 Meter große und inzwischen digital betriebene H0-/H0e-Anlage greift ein klassisches Motiv auf: eine Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn sowie zwei Schmalspurstrecken. Da eine Modellbahnanlage bekanntlich niemals fertig wird, haben auch die Geyerer Vereinsmitglieder noch viele Ideen für Umbauten, Optimierungen oder Änderungen. Aktuell wird fleißig an einem weiteren Ausstellungsraum im Lokschuppen gearbeitet. Dort soll eine H0e-Anlage als Nachbau des vom Abriss bedrohten Geyerschen Bahnhofes entstehen.

Die nächste Ausstellung findet am vierten Adventswochenende statt, am 17. und 18. Dezember 2016 also. Zwischen den Feiertagen öffnen die Erzgebirgler nochmals am 28. Dezember die Tore. An allen Tagen ist von 13 bis 19 Uhr geöffnet.

Bei Vereinsabenden kann den Mitgliedern immer donnerstags ab spätestens 19 Uhr am ehemaligen Lokschuppen, Bahnhofsstr. 13 in Geyer, über die Schultern geschaut werden. Die Kontaktaufnahme per E-Mail an mec-geyer@t-online.de ist auch möglich. *MEC Geyer e.V.*

Eisenbahnfreunde Einbeck unterwegs in Leipzig

Die Eisenbahnfreunde Einbeck waren wieder einmal auf Bahnreisen. Das Ziel war Leipzig. Die Anreise führte die 15-köpfige Gruppe über Hannover und eine schnelle Intercity-Verbindung in den riesigen Leipziger Hauptbahnhof. Während des dreitägigen Besuchs standen weitere interessante Punkte auf dem Programm. Unter der Leitung des Leipziger Vereinsmitgliedes Falk Bathe wurde die Stadt erkundet, wobei auch der vor drei Jahren eröffnete City-Tunnel sowie der alte Bayerische Bahnhof besichtigt wurden. Besonders schön war die Aussicht aus dem 110 Meter hoch gelegenen Restaurant „Panorama Tower" auf die Stadt. Eine besondere Art der Stadtbesichtigung ergab eine Bootsrundfahrt auf der Weißen Elster.

Neben vielen Bahnstrecken in alle Richtungen hat Leipzig auch ein etwa 150 Kilometer langes Straßenbahn-Netz, das in einer ab 1872 betriebenen Pferdebahn seinen Ursprung hat. Dies war Anlass für einen Besuch des historischen Straßenbahndepots im Stadtteil Möckern. Dort kümmert sich ein Verein um die alten Fahrzeuge, welche fast alle betriebsfähig sind. Mit einem der historischen Triebwagen fuhr der Verein schließlich nochmals quer durch die Stadt. *EF Einbeck*


FOTO: EF EINBECK

Große Freude bereitete der „Pullmanwagen" des Straßenbahnmuseums Leipzig-Möckern von 1925 der Einbecker Reisegruppe bei einer Stadtrundfahrt durch die sächsische Metropole.

Freiberger Kinder besuchten S-Bahn-Betriebswerk


FOTO: MEC FREIBERG

Im Schülerferienprogramm besuchte eine interessierte Gruppe von Kindern über den MECF das S-Bahn-Werk Plochingen.

Auch in diesem Jahr beteiligte sich der Modelleisenbahnclub Freiberg am Neckar (MECF) am Freiberger Schülerferienprogramm. Diesmal wurde der Besuch des S-Bahn-Betriebswerks in Plochingen angeboten. Zahlreiche Kinder und Jugendliche hatten sich angemeldet, und so war die Teilnehmerliste schnell gefüllt.

Doch bevor es in Richtung Plochingen ging, durften die jungen Teilnehmer zunächst eine kleine Fantasie-Landschaft auf ein 30 x 20 cm-Brett basteln. Dazu standen vorgefertigte Modellhäuser, Streufasern und weiteres Material aus Spenden und dem Fundus des MECF zur Verfügung. Innerhalb von drei Stunden entstanden schöne und kreativ gestaltete Landschaften, die bei den Freiberger Modellbahntagen am 19./20. November 2016 im Tagungs- und Begegnungszentrum Prisma bestaunt werden können.

Nach einer kleinen Stärkung machte sich die Gruppe per S-Bahn auf den Weg nach Plochingen. Während die normalen Fahrgäste am dortigen Ende der Linie aussteigen mussten, konnten die jungen Eisenbahnfreunde einfach im Zug sitzen bleiben und direkt in das Betriebswerk fahren. Nach einer kurzen Begrüßung und einer Sicherheitsunterweisung durch den Teamleiter der Werkstatt Herrn Zöllner begann die interessante Führung durch das Werk, in welchem alle S-Bahnen der Region Stuttgart gereinigt, gewartet und repariert werden. Noch sind die drei gewohnten Baureihen 420, 423 und 430 im Einsatz, jedoch sollen die zwei verbliebenen Garnituren der ältesten Baureihe 420 am Jahresende nach München abgegeben werden, sobald weitere Züge der neuen Baureihe 430 vom Hersteller eintreffen. Die BR 423 ist bereits seit 16 Jahren auf den Gleisen unterwegs, so dass im Werk alle Züge unter anderem mit neuen Sitzen und neuen Fahrgastinformationstafeln nach und nach auf einen aktuellen Stand gebracht werden. Eine S-Bahn-Garnitur fährt im Durchschnitt rund 150 000 Kilometer pro Jahr. Dabei wird angestrebt, alle Garnituren gleichermaßen einzusetzen. Die Kinder durften auch die automatische Anlage besichtigen, mit welcher sich die Radreifen abdrehen lassen, ohne dass die Radsätze ausgebaut werden müssen. So kann man Flachstellen, die vom Bremsen und Anfahren stammen, wieder glätten und den Fahrkomfort wieder erhöhen.

Beim weiteren Rundgang über das Gelände war auch die Reinigungsanlage für die Züge zu erleben. Ähnlich wie bei einer Autowaschanlage werden dort die Züge etwa alle neun Tage gereinigt. Ein Vorgang dauert 45 Minuten. In einer weiteren Halle werden nebenan Graffiti entfernt – ein zunehmendes, mit hohen Kosten verbundenes Problem.

Die Heimfahrt erfolgte standesgemäß ebenfalls mit der S-Bahn. Ein herzliches Dankeschön geht an die Deutsche Bahn und die Mitglieder des MECF, welche den Kindern und Jugendlichen dieses interessante Erlebnis ermöglicht haben.

In diesem Zusammenhang sucht der Modellbahnclub zum Aufbau einer Jugendgruppe noch geeignete Räumlichkeiten, möglichst in der Nähe des Freiberger Bahnhofs gelegen.

Wenn Sie eine Räumlichkeit kennen, wenden Sie sich bitte per E-Mail an vorstand@mec-freiberg.de. *MEC Freiberg*

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

VORBILD

Fr 14.10.
● Stahlwerks-Express mit V 36 ab Lengerich, Eisenbahn-Tradition e. V., Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.

Sa 15.10.
● Fahrt zur „Süßen Tour", 10 bis 16 Uhr, Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, 39291 Magdeburgerforth, Tel. (039200) 54922, www.kj-1.de.
● 18. Leipziger Eisenbahntage – Fahrzeugausstellung, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahn-museum.de.

Sa 15.10. und So 16.10.
● Nebenbahntreffen in Bauma mit der Dampflok Ec 3/5 3 und dem «Mostindien-Express» mit Modellbahn-Ausstellung.VHMThB Reisedienst, Florastr. 16, CH-8570 Weinfelden, Tel. (0041) 71 6229556 (Band), www.mthb.ch.
● Herbstfahrten mit Dampf auf der Döllnitzbahn Oschatz –Mügeln – Glossen, Tel. (034362) 32343, www.doellnitzbahn.de.

So 16.10.
● Mit 44 1486 von Leipzig zu den Eisenbahnfreunden Staßfurt, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahn-museum.de.
● Vortrag: Wofür sitzen Sie eigentlich hier? – Geschichten vom DB-Service-Point (DB Information) mit und von Andreas Schorsch, 14 bis 15 Uhr, DB-Museum Nürnberg, Tel.(0800) 32687386, www.dbmuseum.de.

Sa 22.10.
● Pendelfahrten Schönberg – Schleiz, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
● Schienenbusexkursion durchs Emsland ab Bochum, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

So 23.10.
● Im Aufbauwagen durch Essen, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.
● Herbstfest im Heidekrautbahn-Museum Basdorf, Berliner Eisenbahnfreunde, Tel. (033397) 67277, www.bw-basdorf.de.

Di 25.10.
● Vortrag: Die Werksbahn des Schalker Vereins und ihre Lokomotiven, Lichtbildvortrag mit Norbert Tempel, 19.30 Uhr, LWL-Industriemuseum Zeche Zollern, Grubenweg 5, 44388 Dortmund, Tel. (0231) 696111, www.zeche-zollern.de.
● Vortrag: 25 Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland, Beginn 18.30 Uhr, DB-Museum Nürnberg, Tel.(0800) 32687386, www.dbmuseum.de.

Fr 28.10. bis Mo 31.10.
● Herbstdampf für Foto- und Videofreunde mit 99 4511 bei der Pollo-Museumsbahn in der Prignitz, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

Sa 29.10.
● Fahrt durch den Mannheimer Industriehafen, Tel. (0621) 4825374, www.historische-eisenbahn-ma.de.
● Dampfzug-Rundfahrt mit 95 027 ab Sonneberg über Meiningen, Arnstadt, Saalfeld und Coburg, Tel. 0160 7636656, www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de.

Sa 29.10. und So 30.10.
● Saisonabschluss im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark) mit Museumsfahrten nach Damme, jeweils 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

So 30.10.
● Öffnungstag Schmalspurmuseum Wilsdruff, 10 bis 17 Uhr, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
● Eisenbahnromantik am Bodensee mit Ufer-Dampffahrten zwischen Kreuzlingen und Romanshorn, VHMThB Reisedienst, Florastr. 16, CH-8570 Weinfelden, Tel. (0041) 71 6229556 (Band), www.mthb.ch.
● Halloweenfahrt mit Diesellok auf dem Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.albbaehnle.de.
● Gruselfahrten mit Halloweenfest am Mügelner Bahnhof auf der Döllnitzbahn Oschatz – Mügeln – Glossen, Tel. (034362) 32343, www.doellnitzbahn.de.

Mo 31.10. bis Fr 04.11.
● Mehrtagesreise mit Uerdinger Schienenbus ab Linz, Köln und Hagen. Dieses Jahr sind Fahrten über Nebenbahnen in Norddeutschland als Schwerpunkt vorgesehen, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Sa 05.11.
● Eisenbahn-Sammler-Börse (ohne Modellbahn) in 04509 Delitzsch, Bürgerhaus, Securiusstraße 34, 10 bis 17 Uhr, Tel. (034202) 61361, www.eisenbahneruniform.de.
● Dampfloktreffen an der Schiefen Ebene, Dampf-Sonderzüge ab Frankfurt am Main, Stuttgart/Heilbronn, Rosenheim/München, Leipzig/Zwickau und Fürth/Erlangen. Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Fr 11.11.
● Sonderfahrt Nossen – Meißen – Dresden – Freiberg – Nossen - Meißen zum Anlass 50 Jahre Meißner Carnevalsverein „Missnia", Tel. (035242) 439684, www.bwnossen.de.

Sa 12.11.
● Pendelfahrten Schönberg – Schleiz, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

Sa 12.11. bis So 20.11.
● Reise ab München zu den Bahnen im südlichen Italien, Dampfsonderfahrten auf den Schmalspurstrecken der FAL ab Bari und der FdC im Silagebirge, Fahrten auf akut einstellungsgefährdeten Strecken der FS, Besichtigungen in Alberobello und Bari, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Sa 19.11.
● Grünkohlfahrt (Zug + Schiff) ab Bielefeld Hbf, Tel. (0521) 3274601, www.osningbahn.de.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Sonntags bis zum 16. Oktober verkehren die Züge im Freizeitnetz Schwäbische Alb auf Strecken wie der Eyachtalbahn Eyach – Hechingen, die sonst keinen Personenverkehr aufweisen. Info: Tel. (07471) 1806-11, www.hzl-online.de.

MODELLBAHN

Bis So 12.02.2017
● Ausstellung in 90513 Zirndorf: „Freie Fahrt!" – Mobilität im Kinderzimmer mit Autos, Booten, Eisenbahnen, Spitalstr. 2, Tel. (0911) 9606059-0, www.museum-zirndorf.de.

Fr 14.10. bis So 16.10.
● Ausstellung in 39112 Magdeburg, Historischen Straßenbahndepot Sudenburg, Halberstädter Straße 133, Fr 14 bis 18 Uhr, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. 0160 4437922, www.mebf.de.

Sa 15.10.
● Lange Nacht der Modellbahnen, in 66482 Zweibrücken, von 17 bis 24 Uhr, Stellwerk, Fruchtschuppenstraße 1, Eisenbahnclub Zweibrücken e.V., Tel. (06841) 8183890, www.meczweibruecken.de.

Sa 15.10. bis So 16.10.
● Herbstausstellung in 39387 Oschersleben, Kleinbahnmuseum „Feldmann", Am Bahnhof 22a, OT Klein Oschersleben, Tel. (039408) 5381, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de.

Sa 22.10. bis So 23.10.
● Historische Modellbahnausstellung in 12279 Berlin-Marienfelde, Waldsassener Straße 62, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 16 Uhr, Tel. (030) 902774132, www.trixstadt.de.
● Ausstellung in 78570 Mühlheim, Festhalle, Ettenbergstraße 11, Festhalle, Sa 14 bis 19 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. 0176 78764432, www.modellbahnfreunde-donautal.de.

Sa 22.10. bis So 30.10.
● Ausstellung in 01809 Heidenau, Clubräume Erlichtmühle, Sa, So geöffnet von 10 bis 18 Uhr, Mo bis Fr 16 bis 18 Uhr, So 01.11. nur bis 17 Uhr, Tel. (03529) 520008, www.mec-heidenau.de.
● Modellbahntage in 88677 Markdorf, Stadthalle, Sa 9 bis 16 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, Tel. (07544) 4242, www.mef-markdorf.de.

Sa 29.10.
● Schuco-Sammlertreffen in 90765 Fürth, Blick hinter die Kulissen, Anmeldung dringend erforderlich an sammlertreffen@schuco.de.
● Tauschbörse in 95028 Hof, Haus der Jugend, beim alten Lokschuppen, Sophienstraße, 9 - 14 Uhr, Tel. (09281) 41379, www.mec-hof.de.
● Figuren-Börse in 61231 Bad Nauheim, Hotel Dolce, Elvis-Presley-Platz 1, 10 bis 15 Uhr, Tel. (0511) 414101, www.figuren-magazin.de.

Sa 29.10. und So 30.10.
● Ausstellung im Gemeindehaus, Essener Straße 8, 45529 Hattingen-Niederwenigern, Sa 11 bis 21 Uhr, So 11 bis 18 Uhr, Egbert Schnütgen, Tel. (0202) 710243, www.cmt-ev.de.
● Ausstellung der IG Hirzbergbahn in 99869 Emleben, Gartenstraße 21, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 16 Uhr, Pendelfahrten mit 772 von Gotha

nach Emleben, Tel. 0174 5297162, www.hirzbergbahn.de.

Sa 29.10. bis Mo 31.10.

● Ausstellung in 09112 Chemnitz, Kaßbergstraße 36, jew. 10 bis 18 Uhr, Tel. (0371) 38390311, E-Mail: kraftwerk-chemnitz@t-online.de.
● Ausstellung in 01662 Meißen, Innovations-Centrum, Ossietzkystr. 37a, Sa 13 bis 18, So 10 bis 18 Uhr, Tel. (03521) 483043, www.ig-modellbahn-meissen-digital.de.
● Ausstellung in 09236 Claußnitz OT Markersdorf, Museumsbahnhof Markersdorf-Taura, Hauptstraße 100, Sa 13 bis 18 Uhr, So/Mo 10 bis 18 Uhr, www.modelleisenbahnverein-markersdorf.de.

Mo 31.10.

● Ausstellung in 01920 Haselbachtal, OT Bischheim, Schulstraße 7, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0174 3459796, www.mec-koenigsbrueck-haselbachtal.de.
● Tauschbörse in 23611 Sereetz, Grundschule, Schulstraße 6, 11 bis 16 Uhr, Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Ratekau e. V., Tel. (0451) 393939.
● Ausstellung in L-7305 Steinsel, Centre de Loisirs Norbert Melcher, rue de Lálzette, 10 bis 17 Uhr, Tel. (0035) 226322206, www.module-club.lu.
● Tauschbörse in 37308 Heilbad Heiligenstadt, Stadthalle, 10 bis 16 Uhr, Tel. (03606) 508660, www.hev-ev.de.

Sa 05.11.

● 24. Wuppertaler Modellbahntage, Wuppertaler Stadtwerke, Schützenstraße 34, Egbert Schnütgen, Tel. (0202) 710243), www.ecwsw.de.
● Ausstellung in 65760 Eschborn, Hauptstraße 14, 11 bis 17 Uhr, Tel. (06196) 46466, www.eisenbahnfreunde-taunus.de.
● Tauschbörse in 06886 Lutherstadt Wittenberg, Jugendzentrum Pferdestall, Am Schwanenteich/Neustr., 10 bis 14 Uhr, Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.
● Tauschbörse in 99027 Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Straße 14, 9 bis 15 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen:

Wochentäglich Montag bis Freitag jeweils 14.15 Uhr und Wiederholung am Folgetag Montag bis Freitag um 08.20 Uhr

Neue Sendungen samstags um 15.00 Uhr

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

Sa 05.11. bis So 06.11.

● Ausstellung in 93426 Roding, Adolf-Kolping-Straße 15 (Dreifachturnhalle), Sa. 10 bis 18 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, Modellbahnfreunde Regental e. V., (09461) 2316, www.modellbahnfreunde-regental.de.
● Ausstellung in 09423 Gelenau zur Kirmes, Ernst-Grohmann-Straße 7, 10 bis 18 Uhr, Tel.0162 4049585, www.modelleisenbahn-club-gelenau.de.
● Ausstellung in CH-4710 Balsthal, Postackerstrasse hinter OeBB-Depot, Tel. (0041) 627584411, www.eisenbahnklub-balsthal.ch.
● Ausstellung in 65549 Limburg, Friedrich-Dessauer-Schule, Blumenröder Straße, 10 bis 16 Uhr, Tel. (06431) 43372, www.mec-limburg-hadamar.de.
● Tauschbörse in 67245 Lambsheim, Weisenheimer Straße 56, 10.30 bis 16 Uhr, Tel. (06233) 303-9219, www.mef-frankenthal.de.
● Ausstellung in 07973 Greiz, Heinrich-Fritz-Straße 32, 10 bis 18 Uhr, Tel. (03661) 434276, www.greizer-mec.de, (auch am 12./13.11.).
● Ausstellung in 89198 Westerstetten, Lonetalhalle, 10 bis 17 Uhr, Tel. (07348) 948336, www.modellbahn-westerstetten.de.

Sa 05.11. bis So 20.11.

● Ausstellung in 02763 Zittau, Gerhart-Hauptmann-Straße 34, geöffnet Sa, So und am Buß- und Bettag von 13 bis 17.30 Uhr, Tel. (03583) 684149, www.zimec.de.

So 06.11.

● Ausstellung in 74564 Crailsheim, Hirtenwiesenhalle, Bürgermeister-Demuth-Allee 1, 10 bis 16 Uhr, Tel. (07951) 28690, www.mec-crailsheim.de.
● Tauschbörse in 7431 Bietigheim-Bissingen, Vereinsheim in der Kammgarnspinnerei 16, 10 bis 17 Uhr, Tel. (07142) 940598, www.efbbev.de.

Fr 11.11. und Sa 12.11.

● Modellbahntage bei Spielwaren Werst, Schillerstraße 3, 67071 Ludwigshafen-Oggersheim, Tel. (0621) 682474, www.werst.de.

Sa 12.11.

● Griesheimer Modellbahntage, Saalbau 60329 Frankfurt-Griesheim, 10 bis 17 Uhr, Modelleisenbahn-Club Frankfurt-Griesheim 83 e.V. Tel. (069) 314994, www.mcg83.de.

Sa 12.11. bis So 13.11.

● Ausstellung: Modellbahn im Knoblauchsland in 90427 Nürnberg-Buch, Am Wegfeld 41, Fr 17 bis 21 Uhr, Sa/So 10 bis 17 Uhr, Tel. 0170 4114015, www.erster-maerklin-club.de.
● Ausstellung in 63110 Rodgau-Jügesheim, Vereinsheim, Eisenbahnstr. 47, Sa 11 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (06106) 75885, www.rmcev.de.

So 13.11.

● Börse in 12595 Berlin, 10 bis 14 Uhr, Freizeitforum Marzahner Promenade 55, Tel. 0173 6360000, www.modellbahnboerse-berlin.de.
● Tauschbörse in 64625 Bensheim-Auerbach, Darmstädter Straße 166, 10 bis 16 Uhr, Eisenbahnfreunde Bensheim, Tel.(06251) 64717, www.ebfb.net.

Sa 19.11.

● Modellkleinserienmesse in 01069 Dresden, ENSO-Gebäude City-Center, Bayrische Straße, (035205) 75409, www.hartmann-original.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28.

MÄRKLIN ▶ GANZ KLEINER GANZZUG: ERZ-IId-WAGEN FÜR Z



Zu den Märklin-Sommerneuheiten gehört eine Zugpackung für die Z-Freunde: Die fünf neukonstruierten halbhohen Erzwagen der Gattung OOtz 43 (Epoche III) sind mit realistischen Betriebsspuren am Aufbau versehen und weisen unterschiedliche Betriebsnummern auf. Diese sind allerdings wegen der Alterung kaum erkennbar. Die Drehgestelle blieben farblich unbehandelt. Sehr filigran sind die Handgriffe an den Fahrzeugecken und die Rangiererbühnen ausgefallen. Die Z-Kupplung ohne Kulissenführung bewirkt trotz verkürzter Bauweise sehr große Pufferabstände. ***Bestellnr.: 82801; Preis: 149,99 €***

MINITRIX ▶ „EUROPA OHNE GRENZEN"-TAURUS FÜR N



Auch als Minitrix-Modell sind nun die beiden Taurus-Loks in der Sonderlackierung erhältlich, mit der 2014 in Erinnerung an die Grenzöffnung in Ungarn vor 25 Jahren in einem Design von „Loc & More" je eine Maschine der MRCE und der GySEV versehen wurde. Wie beim Vorbild zeigen auch die Modelle zwei unterschiedliche Seiten. Sie sind mit 14-poliger Schnittstelle und wahlweise abschaltbarem Weiß/Rot-Lichtwechsel ausgestattet. ***Bestellnr.: 16954 (GySEV), 16955 (MRCE, Bild); Preis: je 169,99 €***

HOBBYTRADE ▶ MT-TRIEBWAGEN FÜR H0



FOTO: WERK

Die Modelle des dänischen MT-Triebwagens mit gelaserter Spezialholzbeplankung auf dem Kunststoffgehäuse werden nun ausgeliefert. Der Rahmen besteht aus Druckguss, der Motor mit Schwungmasse treibt beide Drehgestelle an. Alle Anbauteile, wie zum Beispiel die Federpuffer, sind in Messing-Feinguss hergestellt. Die Triebwagen sind für Gleich- und Wechselstrom erhältlich. ***Bestellnr.: 150101-4; Preis: 499 €***

HOBBYTRAIN ▶ BUNDESBAHN-110 FÜR N

In der überarbeiteten Ausführung der Hobbytrain-Einheits-E-Loks E 10/E 40 sind drei weitere Varianten erschienen. Neben einer verkehrsroten 140 und einer orientroten 110 ist das Modell der 110 165 des Bw Frankfurt mit Einfachlampen und Klatte-Lüftern zu haben. Alle sauber lackierten Modelle weisen eine sechspolige Schnittstelle und eine beidseitig abschaltbare Schlussbeleuchtung auf. ***Bestellnr.: H2834; Preis: 139,99 €***



ROCO ▶ ITALIEN-TRAXX, DAMPF-FINALE-64 UND FELDBAHNLOK-TRANSPORT FÜR H0



In Italien trifft man auf die eigentümlich lackierte E 483.102 von DB Schenker.



064 305-6 war um 1970 in Aschaffenburg beheimatet.

Ein interessantes Modell ist die Bombardier-Traxx E 483 von DB Schenker Rail Italy, welche nur auf italienischen Gleichstrom-Strecken angetroffen werden kann. Die Lok kommt in grau-blauer Lackierung mit DB AG-Logo. In heimischeren Gefilden und früheren Epochen waren die Vorbilder der beiden anderen H0-Neuheiten einst zu finden: Die aktuelle Ausführung der immer noch sehr schönen Roco-64 wird als Repräsentantin der DB-Epoche IV mit Computernummer ausgeliefert. Der in die Epoche III gehörende R 10 der Bundesbahn ist mit zwei EL 105 von Jung beladen. Diese kleinen H0f-Feldbahndiesselloks liefert die Firma Auhagen, sie müssen daher als Kunststoff-Bausätze selbst montiert werden.
E 483.102 DB Schenker Rail Italy: 73669; Preis: 189 €; 064 der Bundesbahn: 62197; Preis: 199 €; R 10 mit Feldbahnlok-Beladung: 76771; Preis: 29,90 €



Der R 10 transportiert zwei Jung-Feldbahnloks von Auhagen.

PIKO ▶ 131 UND ZEMENTSILOWAGEN FÜR TT



Die Güterzug-Ludmilla kommt als Arnstädter 131 031 der frühen 90er-Jahre.



Eine „NACCO"-Beschriftung ziert den Ucs-v.

Das Ludmilla-Sortiment für die TT-Bahner wird von Piko um eine Epoche-IV-Variante erweitert. Das sehr gelungene Modell der 131 weist eine neue Dachform mit geänderten Lüftern auf. Die Fahreigenschaften sind ohne Tadel, eingebaut ist eine PluX16-Schnittstelle, die Sound-Nachrüstung ist einfach möglich. Der fein detaillierte Ucs-Staubgutwagen der DR kommt in Epoche-V-Ausführung. Die bekannten Sachsen-Wagen gibt es nun auch in österreichischer Ausführung der frühen Epoche III.

131-Bestellnr.: 47326; Preis: 114,99 €
Ucs-v-Bestellnr.: 47752; Preis: 34,99 €
C49-Bestellnr.: 53163; Preis: 59,99 €



Sachse in der Fremde: Bei der „BB Österreich" liefen einige BSa13.

HÄDL ▶ ÖBB-VARIANTE DES GLMS „BREMEN" FÜR TT

Die Manufaktur Hädl liefert ihr bekanntes TT-Modell des geschlossenen zweiachsigen Güterwagens der ehemaligen Gattung Bremen nun in einer Variante der Österreichischen Bundesbahnen aus. Viele Waggons dieser Kriegsbauart blieben nach 1945 in der Alpenrepublik, kamen dank RIV-Zulassung aber in ganz Europa zum Einsatz. Das Fahrzeug weist alle Änderungen auf, die für den bei den ÖBB der frühen Epoche IV als Glms bezeichneten Wagen typisch sind: mahagonibrauner Kasten, abweichende Lüftungs- und Ladeluken, ÖBB-Bremserhaus und Bühnengeländer, graues Blechdach. Das Modell ist so gesehen fast schon eine Neukonstruktion.

Bestellnummer: 113038; Preis: 29,99 €



LANGMESSER ▶ MODEL-SCENE-LASERCUT-BAUSÄTZE FÜR H0, TT UND N



Lasercut-Modelle von Model-Scene in Bausatzform.

Die sehr realistisch aussehenden Lasercut-Produkte von Model Scene waren bislang lediglich als Fertigmodelle lieferbar. Wer seine Geräteschuppen, Wärterbuden, Gartenlauben und Holzlagerplätze jedoch lieber selbst zusammenbauen und individuell einfärben möchte, für den bietet der deutsche Model-Scene-Vertragshändler Wolfgang Langmesser nun die Lösung: Alle N-, TT- und H0-Lasercut-Modelle des tschechischen Zubehörspezialisten können jetzt auch als problemlos zu montierende Bausätze geliefert werden. Infos unter: www.langmesser-modellwelt.de.

Bestellnummern: 98501 bis 98521 (H0); 91511 bis 91521 (TT); 96511 bis 96521 (N); Preis: je 5,90 €



FOTO: WERK

Die aus Echtholz bestehenden Modelle wirken sehr realistisch.

NOCH ▶ LASERCUT-FUHRWAGEN IN 1:87

Ein sehr schönes und selbst für Anfänger leicht zu bauendes Lasercut-Modell ist der neue Fuhrwagen von Noch. Das kleine H0-Fuhrwerk besteht komplett aus stabilem Architekturkarton, welcher dank einer gelungenen Farbgebung fast wie richtiges Holz wirkt. Die Räder sind drehbar gelagert, auch die Deichsel ist schwenk- und drehbar ausgeführt.
Bestellnr.: 14242; Preis: 10,99 €



RBS ▶ SCHIEBEBÜHNE FÜR TT

Rainer Becker-Siemes bietet eine Schiebebühne im Maßstab 1:120 an. Geliefert werden: Grube mit Bühne, Auffahrgleise und eine Steuerungseinheit. Anzahl und Lage der Gleise sowie Farbe der Bühne können vom Kunden bestimmt werden. Der Verfahrweg beträgt 200 oder 300 Millimeter. Info: rbs-modellbau.de
Bestellnr.: 9000-300; Preis: 495 €

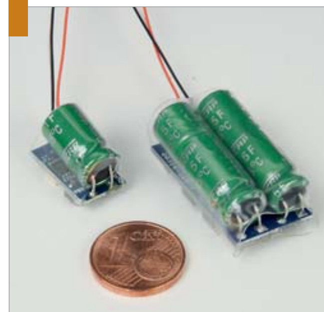

FOTO: WERK

WEMA ▶ EPOCHEMACHENDE FIGUREN IN 1


FOTO: WERK

Freunde der Spur 1 erhalten drei fein bemalte Figuren, die für die Epoche III nicht passender sein könnten: Während die Dame apart mit Kopftuch und Sonnenbrille auftritt, kommen die beiden (Eisenbahn-)Fotografen mit zeittypischen Kameras wie Leica M3, Pentax Spotmatic und Rolleiflex daher. Zu bestellen unter: www.wema-bahn.de.
Bestellnr.: AE 320 142-1 bis 144-1; Preis: je 14 €

ESU ▶ POWERPACK MINI ODER MAXI



Bei ESU sind neue Energiespeicher zum Anschluss an ESU-Decoder der vierten Generation (V4.0) erhältlich. Der kleinere Baustein bietet eine Kapazität von 1 Farad, der große von 5 Farad, das sorgt für bis zu drei Sekunden Strom.
Mini-Bestellnr.: 54671; Preis: 41,95 €
Maxi-Bestellnr.: 54672; Preis: 55,95 €

STÄRZ ▶ ZENTRALE VERBESSERT



FOTO: WERK

Stärz bietet eine neue Version seiner ZS2-Digitalzentrale als Bausätze oder Fertiggerät an. Nun können SX2- und DCC-Loks auch mit dem Train Controller gefahren werden. Außerdem sind nun 32 Selectrix-2- und DCC-Loks gleichzeitig steuerbar.
Info: www.firma-staerz.de

WIKING ▶ FAHRZEUG-POTPOURRI FÜR H0


MB 200/8 und Wohnwagen, bereit für Tempo 60 auf der Autobahn.


Opel Manta GT/E, Morris Mini-Minor und MB 1620-Abschleppwagen.

Wiking legt zwei ältere H0-Modelle in überarbeiteter Form wieder auf, den Mercedes „Strich Acht" und den MB 1620 als Abschleppfahrzeug. Der schnittige Opel Manta, der Mini (Rechtslenker!) und der Dethleffs-Wohnwagen sind hingegen zeitgemäßere Modelle für heutige Ansprüche. ***MB 200/8: 0141 01; Preis: 12,99 €; Wohnwagen: 0092 03; Preis: 10,99 €; Opel Manta: 0827 10; Preis: 11,99 €; Mini: 0226 03; Preis: 11,99 €; Abschlepp-Lkw: 0634 03; Preis: 14,99 €***

US-CORNER


FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

Nicht nur wegen der auffälligen Lackierung, sondern auch wegen der Form ist das Gang-Car ein Hingucker.


Schlicht und robust wie das Vorbild, so auch das Modell.

Zunächst befürchtet man, dies sei ein Produkt der blühenden Phantasie der LGB-Produktmanager. Pustekuchen. Derartige Bahndienstfahrzeuge waren in Nordamerika verbreitet und nicht zuletzt fuhren auch hierzulande Bahnmeister in skurrilen Fahrzeugen wie dem Schienen-Trabi oder dem -Bulli. Das urige Vorbild des neuen LGB-Modells fuhr bei einer der aufregendsten Bahnen Nordamerikas, der schmalspurigen (drei Fuß/914 mm) White Pass and Yukon Route (WP&YR), einen ehemalige Goldgräber- und heutige Museums-Bahn in den Rockies im Nordwesten Kanadas. LGB bezeichnet sein Modell als Gang-Car, derartige Fahrzeuge sind auch als so genannte Speeder bekannt und bei der WP&YR hießen sie Casey Cars. Viel ist nicht dran an der Schuhschachtel auf zwei Achsen. LGB-typisch ist das Modell auf Robustheit und Gartenbahnbetrieb ausgelegt. Eine Inneneinrichtung ist angedeutet, ein paar freistehende Ansetzteile wie Scheibenwischer und Handläufe sind zu entdecken. Die Türen und die große Werkzeugkiste sind leider nicht zu öffnen. Sauber durchgefärbter Kunststoff macht eine Lackierung unnötig. LED sorgen für eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung. Eine Digital-Schnittstelle ist vorhanden.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN: ČSD-Schmalspurdiesel

☐ Leider mit beschnittener Lokfront wurde im me 4/66 die damals neue tschechoslowakische Schmalspur-Diesellok der Baureihe T47 vorgestellt. Ein 1:120-Modell der in 21 Exemplaren hergestellten dieselelektrischen Maschine finden Sie auf Seite 107. Die Ausgabe 1966 enthielt auch eine H0-Maßzeichnung und die ausführliche Beschreibung der Loks. Heute sind nach teilweise unfallbedingter Abstellung noch 13 Stück vorhanden, jedoch nicht alle regelmäßig im Einsatz. Wer noch echte Diesel-Schmalspurromantik erleben möchte, sollte nach Jindřichův Hradec (Neuhaus) in Südböhmen oder zur Strecke Třemešná – Osoblaha (Hotzenplotz) ganz im Nordosten Tschechiens reisen.

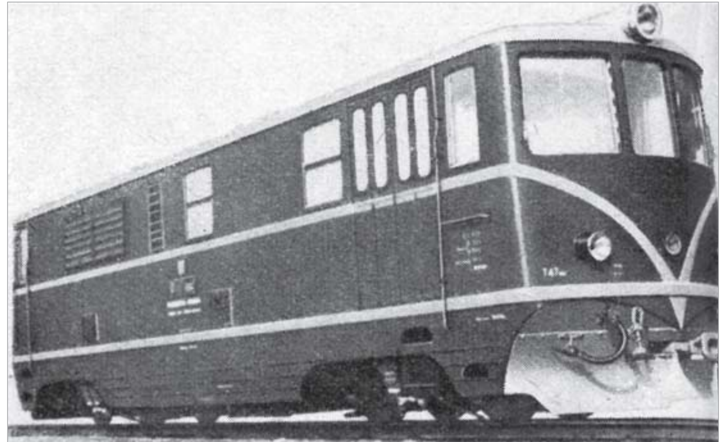


FOTO: ARCHIV MEB

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

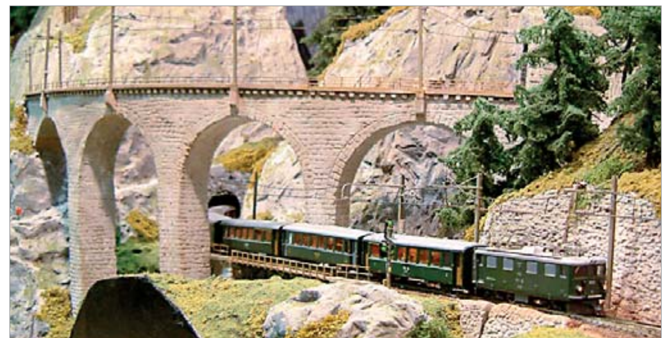
Faszinierende Mischung



☐ Anlagen-Highlights in Kürze: Die Spur-0-Anlage des Lausitzer Modelleisenbahnvereins zeigt Nebenbahnbetrieb der DR (Bild), die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Ingolstadt präsentieren den heimischen Centralbahnhof in Spur I. In H0 sind das Modell der Pressnitztalbahn der Eisenbahnfreunde Breisgau und die Karwendelanlage des Märklin-Insider-Stammtischs Stuttgart zu bestaunen. Spur N kommt aus Friedrichshafen und Österreich.

IMA KÖLN

Internationale Gäste



FOTOS (2): MESSE SINSHEIM

☐ Feine Mischung auch in Köln: „Von Lingen nach Gefrees" der Leuvense Spooreen Vrienden in Spur I (siehe MEB 9/2016), Schweizer H0m-Schmalspur in Form der „Graubündenbahn" von Niek Talsma und der Furka-Bergstrecke von Willi Rutz. H0-Anlagen unter anderen aus Norwegen, Tschechien, Polen, Frankreich und Kroatien bestätigen den internationalen Anspruch, der auch bei den weiteren Baugrößen beibehalten wird.



Hinweis: Es gilt nur der Originalgutschein.

FEZ BERLIN

Sehenswerte Schau

☐ Im FEZ dreht sich vom 4. bis 6. November 2016 alles um die Modellbahn. Über 30 Anlagen werden auf Berlins größter Modellbahnveranstaltung gezeigt. Aussteller aus den Niederlanden, Polen und Deutschland sind dabei. Die Motive der Anlagen spannen sich von Norwegen über Polen, Frankreich und Indonesien bis nach Nordamerika. Die Epoche II ist mit einem ostpreußischen Thema genauso vertreten wie der Wilde Westen und das Hier und Heute. Einige Exponate kennt man von der „Ontraxs", andere erleben in Berlin ihre Premiere. Den Blick hinter die Kulissen gestattet eine große TT-Anlage, die sich noch im Bau befindet. Kinder werden die Möglichkeit haben, erste Lokführer-Erfahrungen an einem Fahrsimulator zu sammeln.
Info: www.bahn-erlebniswelt.de



Seltene Baugröße mit tollen Möglichkeiten zur Detaillierung: Gn15 im Maßstab 1:22,5 auf H0-Gleisen.



H0e nach polnischen Motiven zeigt Leszek Lewinski. Mit dabei ist auch die „Friedländer Bezirksbahn", siehe Seite 104!

FOTOS (2): FRANK TINIUS

MICHAEL KIRSCH (1959 - 2016)

Modellbahn als Herzensangelegenheit

☐ Tief erschüttert mussten wir vom Tode des bekannten und beliebten Modellbahners, Modellbauers und Publizisten Michael Kirsch erfahren. Michael Kirsch, wohnhaft in Gera, hatte über die Jahre eine Vielzahl wunderschön gestalteter Anlagen und Dioramen in verschiedenen Maßstäben geschaffen. Modelleisenbahnen waren die große Leidenschaft seines Lebens. Er genoss es stets, diese auf Messen und Ausstellungen vorzustellen, wobei sich der gesellige und freundliche Michael Kirsch immer sehr gerne mit interessierten Menschen unterhielt. Ich selbst durfte ihn auf diese angenehme Weise auf der Sinsheimer Messe 2009 kennenlernen und stellte daraufhin mit spontaner Begeisterung seine damalige N-Anlage „Böhme" im MEB vor (Bild). Am 27. August 2016 ist Michael Kirsch nun nach langer und schwerer Krankheit verstorben. Bis zuletzt war er im Internet aktiv, so kam für an eine allmähliche Genesung glaubende Freunde die seine Todesnachricht doch umso überraschender. Stellvertretend für die Redaktion des MODELLEISENBAHNER möchte ich unser aller aufrichtiges Mitgefühl zum Ausdruck bringen und den Hinterbliebenen von Herzen viel Kraft und Zuversicht für die nun kommende schwere Zeit der Trauer wünschen. ☐ *Michael Robert Gauß*



FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

MESSE-KALENDER

28. - 30. OKTOBER 2016:	4. - 6. NOVEMBER 2016:	17. - 20. NOVEMBER 2016:
Faszination Modellbau Messe Friedrichshafen	Internationale Modellbahnausstellung FEZ Berlin	Internationale Modellbahnausstellung Messe Köln

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alex Bergner (ba), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Leonhard Bergsteiner, Bastian Eberle, Eckhart Erb, Robin Garn, Richard Oed, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

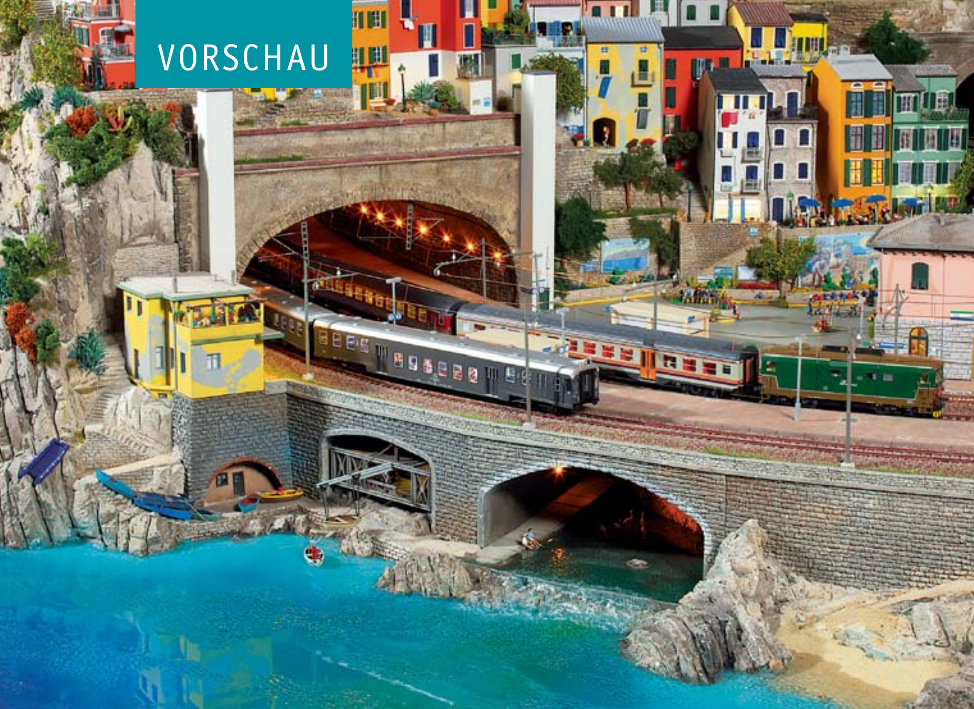
Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

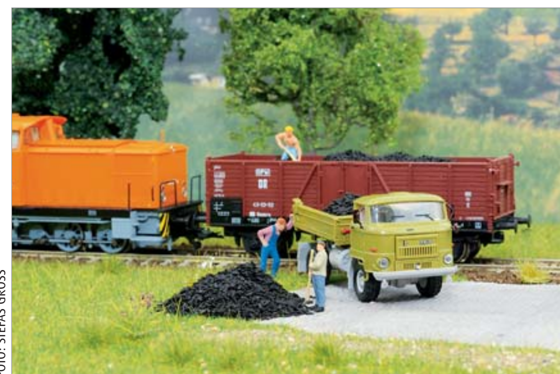
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: FRANK ZARGES

BELLA ITALIA AN DER WATERKANT

Alles andere als das berühmte „dolce far niente", jenes mediterrane süße Nichtstun, haben die Macher des Miniatur Wunderlandes hinter sich. Vielmehr haben sie ordentlich Gas gegeben, um seit Ende September ihre Interpretation eines der beliebtesten Urlaubsziele der Deutschen in H0 zeigen zu können.


FOTO: STEFAN GROSS

LADE-GUT

Stefan Groß berichtet über ein neues Sortiment an maßstäblichen und realistischen Güterwagen-Beladungen und den Bau einer Ladestraße.

AUSSERDEM

Glanz-Lack
Über die Schwierigkeiten bei der Sauberhaltung von E-Loks der Deutschen Bundesbahn.

Ypsilon wie ...?
Die vorletzte Folge des Güterwagen-ABC behandelt ein 100 000-fach bei der Bahn eingesetztes Bauteil.

Beginn der vierten Ära
Jüngst stellte die DB AG den neuen ICE 4 offiziell vor. Noch in diesem Jahr beginnt der Probebetrieb mit den ersten beiden Garnituren.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Dezember-Heft erscheint am **9. November** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

NACHFOLGERIN IM DAUEREINSATZ

Sie war als Ersatz der Intercity-Kultlok 103 gedacht: Vor 20 Jahren betrat die Baureihe 101 die Eisenbahnbühne.



FOTO: PATRICK WEILAND

DAMPF-REMINISZENZ

Wozu Dampflokomotiven 2016 noch fähig sind, wurde unlängst in Bayern und Thüringen gezeigt.



FOTO: OLAF HAENSCH

AUF DER ERFOLGSSPUR DURCH DEN HARZ

Die 1991 gegründete HSB kann trotz mancher Schwierigkeit auf ein positiv verlaufenes erstes Vierteljahrhundert zurückblicken.

Ihre Händlergemeinschaft
13+
Die wilde Dreizehn plus

LADY IN RED!



Roco

Roco 72655

E-Lok E80 03 altrot, DB, Ep.III als 2-Leiter-Gleichstromvariante

199,95 €

Roco 78655

E-Lok E80 03 altrot, DB, Ep.III, AC-Digital, 3-Leiter-Wechselstromvariante inkl. Decoder

229,95 €

Inkl. digitaler Schnittstelle NEM 652, LüP: 177 mm, Kupplungsschacht nach NEM mit Kurzkupplungskinematik, Lichtwechsel: rot-weiß (LED)

Liefertermin: Mitte 2017

Diese E-Lok benötigte im Original keine Oberleitung!

Zum Vorbild: Im Jahre 1928 bestellte die Deutsche Reichsbahn insgesamt fünf Lokomotiven der neuen Baureihe E80 für den Einsatz im Rangierdienst. Die Lokomotiven verfügten als Besonderheit über Akkumulatorenbatterien, welche auch Rangierfahrten ohne Oberleitung erlaubte. Die Lokomotiven wurden überwiegend in München eingesetzt, während des Kriegs wurde dabei E80 04 völlig zerstört. Später setzte auch die Deutsche Bundesbahn einige Lokomotiven weiter ein.

Das Modell zeigt die E80 03 in einer altroten Farbgebung der Deutschen Bundesbahn. Schon damals zählten die Lokomotiven mit ihrem modernen Antrieb zu den technisch hoch entwickelten Loks. Erst heute geht man mit den sogenannten „Last Mile“-Lokomotiven mithilfe von Dieselmotoren den gleichen Weg.



GRATIS!

Bei einer Vorbestellung bis spätestens 28.02.2017 erhalten Sie diese hochwertige Metall-Wanduhr (Durchmesser 25 cm) im Wert von 29,90 € gratis dazu. Die Lieferung erfolgt zusammen mit der vorbestellten E80.

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

ToyNedo – Spielwaren Raschka
44137 Dortmund · Westenhellweg 132
Tel. 0231-58449820 · info@toynedo.de
www.toynedo.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · info@mbs-saar.de
www.mbs-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS“ — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER! www.W13plus.de

märklin
TRIX

Der „Challenger“ der Union Pacific:

Der Herausforderer



Der „Challenger“ der Union Pacific:
Die Dampfloks des Typs „Challenger“ feierten ihre Geburtsstunde bei der Union Pacific Railroad (UP). Zogen die Challenger anfangs vor allem Güterzüge über die Steigungen des Wasatch-Gebirges und des Sherman Hill, sah man sie nach Indienstnahme der noch leistungsfähigeren Big Boys im gesamte UP-System in Kalifornien, Nebraska, Oregon, Utah und Wyoming. Ferner waren sie zeitweise auch vor Reisezügen zu finden wie den gleichnamigen „Challenger Streamlinern“ zwischen Chicago und Kalifornien.



Raffinierte Besonderheiten sind die zu öffnenden Fenster und die Frischluftklappen.

märklin H0

Wechselstrom



39911 US-Güterzug-Dampflokomotive mit Öl-Schlepptender € 729,99 *



Highlights:
- **Komplette Neuentwicklung**, weitgehend aus Metall
- Viele angesetzte Details
- Markante Windleitbleche
- Mit **Digital-Decoder mfx+** und vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen
- Mit **29 schaltbaren Funktionen**
- Inkl. Lokführer- und Heizer-Figur

TRIX H0

Gleichstrom



22939 US-Güterzug-Dampflokomotive mit Öl-Schlepptender € 729,99 *



Highlights:
- **Komplette Neuentwicklung**, weitgehend aus Metall
- Viele angesetzte Details
- Markante Windleitbleche
- Mit **Digital-Decoder** und vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen
- Mit **28 schaltbaren Funktionen**
- Inkl. Lokführer- und Heizer-Figur